



ELÄVÄ KOMPAKTIKAUPUNKI

KOHTAAMISEN MAHDOLLISUUDET 70-LUKULAISESSA KAUPUNKITILASSA

Kandidaatintyö
Erno Laakso 293532
Arkkitehtuurin koulutusohjelma

Erno Laakso
Kandidaatintyö
Elävä kompaktikaupunki – kohtaamisen mahdollisuudet 70-lukulaisessa kaupunkitilassa
Aalto-yliopisto, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Arkkitehtuurin laitos
Arkkitehtuurin koulutusohjelma
Vastuopettaja: Hannu Huttunen
Ohjaaja: Tommy Lindgren

Vuosi: 2015
Sivumäärä: 29+4
Kieli: suomi

Tiivistelmä

Tässä kandidaatintyössä selvitettiin, millainen kaupunkitila mahdollistaa kohtaamisia nykyisten suunnitteluteorioiden mukaan ja kuinka hyvin tällaiset suunnitteluratkaisut toteutuvat 1960–70 -lukujen vaihteessa suunnitelluissa kompaktikaupungeissa. Aihetta lähestyttiin tutkimalla kolmea kaupunkitilaa: Itä-Pasilassa sijaitsevia Junailijanaukiota, Veturitoria ja Arndt Pekurisen puistoa.

Jotta kaupunkitila olisi laadukasta, sen tulee mahdollistaa kohtaamisia. Kohtaamisia mahdollistava kaupunkitila on mittakaavaltaan toimiva ja yksittäisten suunnitteluratkaisujen kautta mahdollistaa kävelyn, oleskelun ja istumisen. Laadukkaan kaupunkitilan ominaisuudet voidaan jakaa 12 kriteeriin, jotka liittyvät tilan turvallisuuteen, mukavuuteen ja miellyttävyyteen. Kriteerejä käytettiin hyväksi tutkimuskohteita arvioitaessa.

Kompaktikaupungit ovat 1960–70 -lukujen vaihteessa suunniteltuja alueita, joiden tyypillisiä piirteitä ovat tiivis, ruutukaavaan perustuva kaupunkirakenne sekä jalankulku- ja ajoneuvoliikenteen erottelu omille tasoilleen. Tutkimuskohteena oleva Itä-Pasila on tyypillinen esimerkki kompaktikaupungista.

Kaupunkitiloja tutkittiin käymällä niissä kahdesti marras- ja joulukuussa 2015 ja arvioimalla, kuinka hyvin ne täyttävät eri laadukkaan kaupunkitilan kriteerit. Tutkimuksissa havainnoitiin ensisijaisesti tilojen fyysistä ympäristöä, mutta myös ihmisten toimintaa. Epäsuoruisuudesta vuodenajasta ja havainnointikertojen vähäisyydestä johtuen ihmisten käyttäytymiseen liittyvät havainnot ja johtopäätökset ovat vain suuntaa antavia. Tutkimuksen perusteella kaupunkitilojen tyypillisiä, suunnitteluratkaisuista johtuvia piirteitä ovat rauhallisuus, suoja liikenteeltä, esteettömyys, tuulisuus, hämäryys, runsas puusto ja monotoninen rakennettu ympäristö. Muita tyypillisiä piirteitä ovat hoitamaton ympäristö ja istumapaikkojen puute.

Tutkimuksen johtopäätöksenä oli, että kompaktikaupunki-ideologian mukaisesti toteutettu kaupunkitila voi olla laadukasta ja mahdollistaa kohtaamisia. Tiloja voisi kehittää parantamalla istumamahdollisuuksia, kunnostamalla ympäristöä ja tekemällä paikoista tunnistettavampia esimerkiksi taiteen avulla. Mahdollisia jatkotutkimuksen aiheita ovat kompaktikaupunkien liittyminen ympäröiviin alueisiin ja kompaktikaupunkien alatasen suunnitteluratkaisujen toimivuus.

Avainsanat: arkkitehtuuri, kaupunkitila, kompaktikaupungit, kohtaamiset, Itä-Pasila

Sisällys

1 Johdanto	1
2 Viihtyisän kaupunkitilan suunnitteluperiaatteita	3
2.1 Ihmisen käyttäytyminen julkisessa tilassa	3
2.2 Havainnointi ja mittakaava	3
2.3 Yksittäiset suunnitteluratkaisut	5
2.3.1 Kävely-ympäristö	5
2.3.2 Seisominen ja oleskelu	5
2.3.3 Istuminen	5
2.4 Laadukkaan kaupunkitilan arvioiminen	7
3 Kompaktikaupungit	9
3.1 Kompaktikaupunkien teoriataustaa	9
3.2 Pasilan suunnittelutaustaa	9
3.3. Itä-Pasilan asemakaava	11
4 Esimerkkitapaus: Itä-Pasila	13
4.1 Tutkimusmenetelmät	13
4.2 Tutkimuskohteet	13
4.3 Havainnot	15
4.3.1 Junailijanaukio	15
4.3.2 Veturitori	19
4.3.3 Arndt Pekurisen puisto	23
4.4 Yhteenveto havainnoista	25
5 Johtopäätökset ja ehdotukset tulevasta toiminnasta	27
Lähteet	29
Liitteet	
Liite 1: Kaupunkitilojen arviointilomake	
Liite 2: Junailijanaukion arvio	
Liite 3: Veturitorin arvio	
Liite 4: Arndt Pekurisen puiston arvio	

I Johdanto

Pääkaupunkiseudun kaupunkisuunnittelussa korostetaan nykyisin kohtaamista mahdollistavaa ja jalankulkuystävällistä kaupunkitilaa. Uusista kaupunginosista suunnitellaan tiiviitä ja kaupunkirakenne perustuu umpikortteleihin, joiden katutasoon sijoittuu liiketiloja. Kohtaamisia mahdollistava kaupunkitila ei kuitenkaan ole uusi ilmiö kaupunkisuunnittelussa. Myös 1960–70 -lukujen vaihteessa suunniteltujen kompaktikaupunkien kaupunkitilan oli tarkoitus mahdollistaa ihmisten aktiivinen kohtaaminen ja olla hyviä jalankulkuympäristöjä. Tunnetuimpia esimerkkejä tällaisista alueista ovat Helsingin Merihaka ja Itä-Pasila. Vaikka osa tavoitteista toteutui, sekä alueiden suunnittelussa että toteutuksessa on nykynäkökulmasta ongelmia.

Useiden kompaktikaupunkien lähiympäristössä tapahtuu lähivuosina merkittäviä liikenteellisiä ja kaupunkirakenteellisia muutoksia. Keski-Pasilan rakentaminen yhdistää Itä- ja Länsi-Pasilan ja tuo lähialueelle lisää liikennettä, asuntoja ja työpaikkoja. Espoon Matinkylässä Länsimetron valmistuminen parantaa merkittävästi liikenneyhteyksiä Helsingin suuntaan ja oletettavasti lisää alueen houkuttelevuutta asuinalueena. Hankkeiden myötä on ajankohtaista pohtia, kuinka hyvin alueiden jo rakennettu kaupunkitila tällä hetkellä toimii ja kuinka sitä voisi parantaa.

Tämän kandidaatintyön tarkoituksena on selvittää, miten hyvin kompaktikaupunkien kaupunkitila mahdollistaa kohtaamisia ja kanssakäymistä nykyisten suunnitteluteorioiden valossa. Lisäksi tavoitteena on pohtia, millaisilla muutoksilla ne voisivat mahdollistaa kohtaamisia paremmin. Tutkimus on rajattu aukioihin ja puistoihin, koska niillä tyypillisesti esiintyy monipuolisemmin eri kaupunkielämän muotoja kuin pelkässä katutilassa. Aukioiden käytöstä on myös saatavilla enemmän jo olemassa olevaa dataa esimerkiksi kyselytutkimuksina. Tarkasteltavat kaksi aukiota ja yksi puisto sijaitsevat Itä-Pasilassa.

Tutkimuksen toinen luku keskittyy esittelemään kohtaamisia mahdollistavan kaupunkitilan ominaisuuksia. Kolmannessa luvussa tutustutaan kompaktikaupunkien rakennus- ja suunnitteluhistoriaan sekä teoriaan niiden rakentamisen taustalla. Erityisesti keskitytään tutkimuskohteena olevan Itä-Pasilan suunnitteluhistoriaan. Luvussa neljä tutkitaan, kuinka hyvin kompaktikaupunkien aukiotilat

mahdollistavat kohtaamisia luvussa kaksi esiteltyjen periaatteiden mukaisesti. Aihetta tarkastellaan kolmen Itä-Pasilassa sijaitsevan esimerkkikohteen kautta: Junailijanaukion, Veturitorin ja Arndt Peckurisen puiston.

Tekstilähteiden lisäksi lähteenä on käytetty Helsingin kaupungin rakennusviraston vuonna 2009 toteuttamaa Pasilan käyttäjäkyselyä sekä sen tuloksiin osittain perustuvaa 2012 laadittua Pasilan kehittämissuunnitelmaa 2013–2022. Luvun 4 havainnot perustuvat marras- ja joulukuussa 2015 esimerkkikohteissa tehtyihin käynteihin.



Kuva 1. Aukion mittojen ylittäessä 100 metriä siellä tapahtuvasta toiminnasta on vaikea saada kokonaiskuvaa. Hakaniemen tori, Helsinki.

2 Viihtyisän kaupunkitilan suunnitteluperiaatteita

Viihtyisä kaupunkitila tarjoaa mahdollisuuksia ihmisten tutustumiselle ja yhteisöllisyyden kehittymiselle. Kaupunkitila, jossa ihmiset viihtyvät, on myös turvallinen, sillä toisten ihmisten läsnäolon myötä tila on jatkuvassa tarkkailussa. Vastaavasti epämiellyttävät kaupunkitilat luovat herkästi turvattomuutta. Tekijät, jotka vaikuttavat kaupunkitilan viihtyisyyteen, ovat jotakuinkin samat riippumatta kaupungin koosta tai tiheydestä. (Whyte 1980, s. 22) Tässä luvussa esitellään suunnitteluperiaatteita, joilla kaupunkitilan viihtyisyyteen voi vaikuttaa.

2.1 Ihmisen käyttäytyminen julkisessa tilassa

Gehl (1987, s.11) jakaa ihmisen toiminnan ulkotiloissa kolmeen kategoriaan: välttämättömiin, valinnaisiin ja sosiaalisiin toimintoihin. Välttämättömät toiminnot ovat pakollisia tai väistämättömiä, eivätkä ulkotilojen laatu tai ulko-olosuhteet juurikaan vaikuta niiden yleisyyteen. Ne liittyvät usein tavallisimpiin arjen rutiineihin. Tällaisia toimintoja ovat esimerkiksi työ- tai koulumatkat, kaupassakäynti tai bussin odottaminen.

Valinnaiset toiminnot ovat vähemmän välttämättömiä toimintoja, jotka tapahtuvat ulko-olosuhteiden ollessa suotuisia. Tällaisia ovat esimerkiksi auringonotto, istuminen ympäristöä tarkkaillen tai kävelyretket. Valinnaisten toimintojen yleisyys on suoraan verrannollinen ulkotilojen laatuun. Laadukkaissa ulkotiloissa niitä esiintyy huomattavasti enemmän kuin heikkolaatuisissa.

Sosiaaliset toiminnot ovat toimintoja, jotka riippuvat muiden ihmisten läsnäolosta. Tällaisia ovat esimerkiksi leikki, keskustelu, tervehdykset ja yksinkertaisimmillaan toisten ihmisten näkeminen ja kuuleminen. Sosiaaliset toiminnot ovat seurausta kahdesta muusta toimintolajista. Ne ovat spontaaneja ja ovat seurausta ihmisten liikkumisesta ja oleskelusta samassa tilassa. Sosiaalisia toimintoja tapahtuu kaikkialla kaupunkitilan laadusta riippumatta, mutta niiden määrä lisääntyy tiloissa, jotka tarjoavat paljon mahdollisuuksia valinnaisille toiminnoille ja joissa sen myötä on enemmän ihmisiä.

Ulkotilan laatu vaikuttaa siihen, millaisia siellä tapahtuvat sosiaaliset toiminnot ovat luonteeltaan. Gehl (1987, s. 17) luokittelee erilaiset

kohtaamistavat niiden intensiteetin mukaan. Vähäisen intensiteetin kohtaamiset ovat pintapuolisia eivätkä vaadi toisen ihmisen tunteista. Tällaisia ovat esimerkiksi kuulo- tai näköhavainto toisesta ihmisestä. Kaikkein suurimman intensiteetin kohtaaminen taas tarjoittaa läheistä ystävyyttä. Hyvin suunniteltuun ulkotilaan sijoittuu tyypillisesti paljon matalan intensiteetin kohtaamisia, jotka tarjoavat kasvualustan tutustumiselle ja siten suuremman intensiteetin kohtaamisille.

Julkiseen ulkotilaan ihmisiä houkuttelee nimenomaan toisten ihmisten läsnäolo ja toiminta. Gehl (1987, s. 31) kertoo tutkimuksissaan ohikulkijoiden tarkkaillen rakennustyömaata vain silloin, kun rakennustyöt olivat käynnissä. Vastaavasti kaikkein suosituimpia penkkejä ovat sellaiset, jotka ovat käytetyimpien kulkureittien varrella ja joista on näköyhteys kulkureitille. Kyselytutkimuksissa ihmiset usein ilmoittavat haluavansa olla rauhassa julkisessa ulkotilassa. Tätä käytännön havainnot eivät kuitenkaan tue. (Whyte 1980, s. 19)

2.2 Havainnointi ja mittakaava

Ihmisen havaintokyky vaikuttaa merkittävästi siihen, millainen tila on otollinen oleskeluun. Helpoimmin ihminen havaitsee katseen tasolla olevat asiat. Tämän vuoksi erityisesti katutason yksityiskohdat ovat tärkeitä tilakokemuksen kannalta. Myös ihmisen liikkumisnopeus vaikuttaa havaintokykyyn. Kävelyvauhdilla etenevä ihminen ehtii havainnoida tarkempia yksityiskohtia kuin pyöräilevä tai autoileva ihminen. Kävelevä ihminen viettää myös kaupunkitilassa pidemmän ajan kuin samassa tilassa etenevä autoilija. Tällöin todennäköisyys kohtaamisille on suurempi. (Gehl 1987, s. 73)

Tilan otolliset mittasuhteet ovat riippuvaisia ihmisen sosiaalisesta näkökentästä. Tapahtumien etäisyys havainnoijasta vaikuttaa siihen, kuinka tarkkoja havaintoja hän kykenee tekemään. Hyvän kaupunkitilan tulisi mahdollistaa sosiaalinen kontakti mutta olla riittävän suuri jotta tilaan mahtuu toimintaa. Gehl (1987, s. 165) käyttää esimerkkinä toimivista mittasuhteista tapahtumien erottamisen mahdollistavaa 70–100 metriä ja kasvonilmeiden erottamisen mahdollistavaa 20–25 metriä. Useat keskiaikaiset eurooppalaiset kaupunkiaukiot ovat mittasuhteiltaan lähellä näitä. Nyrkkisääntö-



Kuva 2. Oleskelua mahdollistavaa kaupunkitilaa: Gammeltorv Kööpenhaminassa.

nä aukion mittojen ei tulisi ylittää 100 metriä. Tällöin koko aukion toiminnan hahmottaminen tulee mahdolliseksi ja aukio koetaan herkästi kylmäksi ja persoonattomaksi. Suunnitteluratkaisujen tulisi myös mahdollistaa luonnollinen keskusteluetaisyys, joka on tyypillisesti 1–3 metriä (Gehl 1987, s. 69).

2.3 Yksittäiset suunnitteluratkaisut

Mitoituksen lisäksi julkisen ulkotilan otollisuutta kohtaamisille säätelee joukko muita ominaisuuksia. Erityisesti merkitystä on sillä, miten hyvin ulkotila toimii kävely-, oleskelu- ja istumisympäristönä. Tilallisten ratkaisujen lisäksi tilan toimivuuteen vaikuttavat esimerkiksi tilan materiaalimaailma, kasvillisuuden ja veden käyttö sekä aistiympäristö, erityisesti riittävä valaistus ja suoja melulta. Merkitävää on myös ulkotilojen mikroilmastollinen suotuisuus, varsinkin aurinkoisuus ja suoja tuulelta.

2.3.1 Kävely-ympäristö

Koska matalat nopeudet ovat otollisia kohtaamisille, kohtaamis- ja mahdollistavan kaupunkitilan tulee mahdollistaa käveleminen. Yleensä ihmiset eivät ole valmiita kävelemään yli puolen kilometrin matkoja arkista asiointia varten (Gehl 1987, s. 139). Varsinaista fyysistä kävelyetäisyyttä merkittävämpi on kuitenkin kokemuksellinen kävelymatka. Kävelyreitit tulisi jakautua tiloiltaan, näkymiltään tai tunnelmiltaan vaihteleviin etappeihin (Aura et al. 1997, s. 117). Reittiä voivat jaksottaa esimerkiksi aukiot. Mielenkiintoisuutta reitille lisää myös vaihtelevuus katutasossa, esimerkiksi liiketiloissa ja näyteikkunoissa. Suorat reitit, joissa määränpää on jatkuvasti näkyvissä, koetaan pitkästyttäväksi. Kaikkein turhauttavimpia reittejä ovat sellaiset, joissa määränpää on jatkuvasti näkyvissä mutta reitti kiertää. (Gehl 1987, s. 143)

Julkisen tilan luonteeseen vaikuttaa merkittävästi, miten sinne saavutaan. Katutilan ollessa kolme metriä leveä 20-metrinen tila koetaan aukiona. Kontrastit tilojen leveyksien välillä tekevät tilakokemuksista vaikuttavampia. Aukio on mielenkiintoisempi, kun sinne saavutaan kapean tilan läpi. (Gehl 1987, s. 143) Siirtymävyöhyke julkiseen tilaan tulisi suunnitella joustavaksi siten, että tilaa voi halutessaan tarkkailla ulkopuolelta. Mikäli tilaan ei ole sen ulkopuolelta näköyhteyttä tai lähestyminen on muuten tehty hankalaksi, sitä ei

käytetä. (Whyte 1980, s. 58) Myös suuret tasoerot ympäristöön nähden ovat ongelmallisia. Sekä upotettujen että korotettujen aukoiden käyttöaste on usein vähäinen. (Whyte 1980, s. 58)

Kävely-ympäristön toimivuuteen vaikuttavat myös pintojen ja pintamateriaalien suunnittelu. Ihmiset välttelevät liukkaita, lumisia tai muuten huonokuntoisia pintoja (Gehl 1987, s. 137). Tasoerot ovat kävelyn kannalta ongelmallisia. Mikäli niitä on oltava, ihmiset tyypillisesti valitsevat mieluummin luiskan kuin portaat (Gehl 1987, s. 147).

2.3.2 Seisominen ja oleskelu

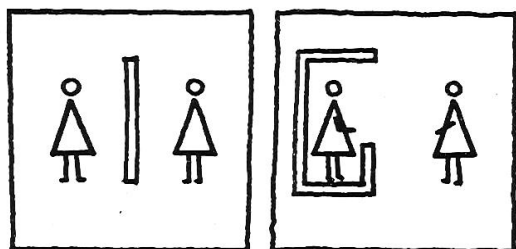
Ihminen pysähtyy kaupunkitilassa tyypillisimmin pakottavista syistä, esimerkiksi odottamaan liikennevaloissa tai solmimaan kengännauhoja. Tällaisiin pysähdyksiin ei juurikaan vaikuta ympäröivän kaupunkitilan laatu. Pidemmät pysähdykset sen sijaan riippuvat olosuhteista.

Ihminen asettuu kaupunkitilaan tyypillisesti siten, että hän voi tarkkailla siellä tapahtuvaa toimintaa. Tavallisimmat paikat ovat tilaa rajaavien julkisivujen tai muiden tilan reunojen yhteydessä tai vaihtoehtoisesti kahden tilan välisessä siirtymävyöhykkeessä, josta voi tarkkailla molempia tiloja. Tällaisista paikoista on helpointa tarkkailla koko tilaa siten, että oma selusta on suojattu. Tämä mahdollistaa reagoimisen lähestyviin ihmisiin ja muuhun aukiolla tapahtuvaan toimintaan. (Gehl 1987, s. 151)

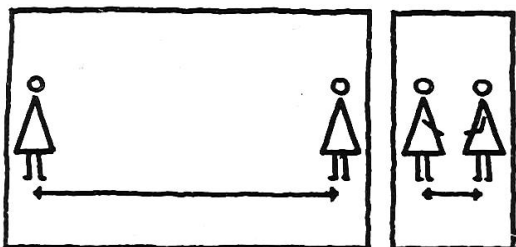
Ihmiset oleskelevat erityisesti julkisivujen syvennyksien ja muiden epä säännöllisyyksien yhteydessä. Myös puolivarjossa oleva tila on otollista tilan tarkkailun kannalta. Reunojen lisäksi ihmiset hakeutuvat kaupunkitilassa erilaisten kiintopisteiden, esimerkiksi tolppien, pylväiden ja puiden tai muuten määriteltyjen paikkojen kuten portaiden tai vesialtaiden läheisyyteen. Koska reunoja ja kiintopisteitä suositaan oleskelupaikkana, niiden suunnittelu on ensiarvoisen tärkeää. Aukiolle, jonka reunat on suunniteltu huonosti, voi harvoin syntyä muutakaan elämää. (Gehl 1987, s. 153)

2.3.3 Istuminen

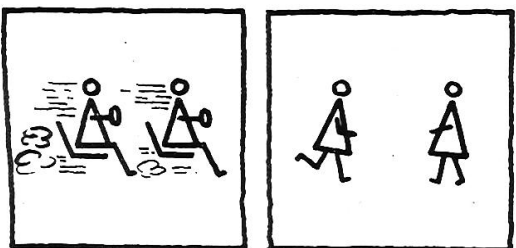
Seisten suoritettavat aktiviteetit ovat harvoin erityisen pitkäkestoisia. Pitempikestoinen oleskelu ulkotilassa vaatii sen, että siellä on istu-



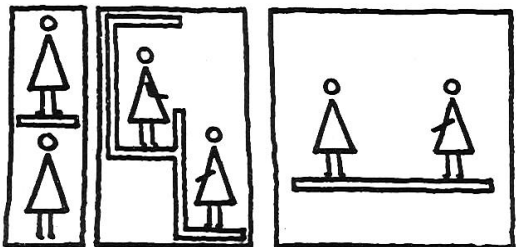
Seinät – ei seinää.



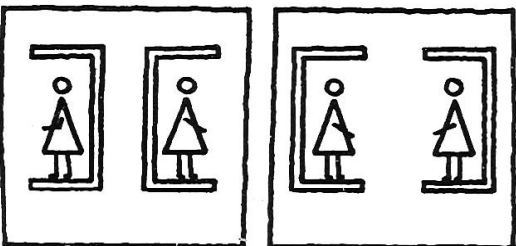
Pitkät välimatkat – lyhyet välimatkat.



Korkeat nopeudet – matalat nopeudet.



Useampi taso – yksi taso



Suuntautuminen poispäin muista
– suuntautuminen muita kohti

Kuva 3. Kaupunkitilan kohtaami-
sia estäviä ominaisuuksia ja nii-
den kohtaamisia mahdollistavat
vastaparit Gehlin (1987) mukaan.

mamahdollisuuksia. Istuminen mahdollistaa myös joukon muuten mahdottomia aktiviteetteja, esimerkiksi syöminen, lukemisen, nukkumisen, auringonoton ja pidemmät keskustelut. Parempien ja runsaampien istumamahdollisuuksien luominen on usein yksinkertainen tapa parantaa ulkotilan laatua. (Gehl 1987, s. 157)

Ihmisten istumapaikkavalintoihin pätee joukko samoja periaatteita kuin seisomapaikkoihinkin. Ihmiset istuvat mieluiten tilan reunan läheisyydessä ja hakeutuvat yksityiskohtien ja kiintopisteiden yhteyteen. Istumapaikan sijainti ja näkymä ovat tärkeitä. Istumapaikalta tulisi olla mahdollisuus tarkkailla kaupunkitilassa tapahtuvaa toimintaa, esimerkiksi ohikulkijoita. (Gehl 1987, s. 161) Istumapaikan on oltava mikroilmastollisesti suotuisa. Erityisen merkittävää on suoja tuulelta ja kylmempinä ajankohtina mahdollisuus olla aurin-gossa (Whyte 1980, s. 40). Olennaisinta istumapaikoissa on valinnanvara. Mitä monipuolisempia istumaolosuhteita kaupunkitilassa on tarjolla, sitä enemmän niitä myös käytetään (Whyte 1980, s. 28).

Gehl (1987, s. 161) jaottelee istumapaikat ensisijaisiin ja toissijaisiin istumapaikkoihin. Ensisijaiset istumapaikat tarkoittavat ensisijaisesti istumiseen tarkoitettuja kalusteita - penkkejä ja tuoleja. Niitä tarvitsevat erityisesti vaativat käyttäjäryhmät kuten vanhukset ja vaikeasti liikkuvat. Ensisijaisten istumapaikkojen tulisi olla mahdollisimman otollisesti sijoitettu. Niitä riittää rajallinen määrä - suuri määrä tyhjiä penkkejä voi saada aukion tuntumaan hylätyltä ja siten turvattomalta. Istuimissa on olennaista riittävän reilu mitoitus. Yksinistuttavat kiinteät penkit ovat huonoja, sillä ne eivät mahdollista sosiaalisuutta.

Toissijaisia istumapaikkoja ovat erilaiset kaupunkitilalliset yksityiskohdat, joita voi käyttää myös istumiseen (Gehl 1987, s. 163). Tällaisia ovat esimerkiksi portaat, korokkeet, jalustat, matalat seinänpätkät ja istutusaltaat. Monet tällaiset yksityiskohdat ovat helposti suunniteltavissa istuttaviksi. Jotta reuna olisi istuttava, sen tulee olla riittävän syvä (Whyte 1980, s. 32).

2.4 Laadukkaan kaupunkitilan arvioiminen

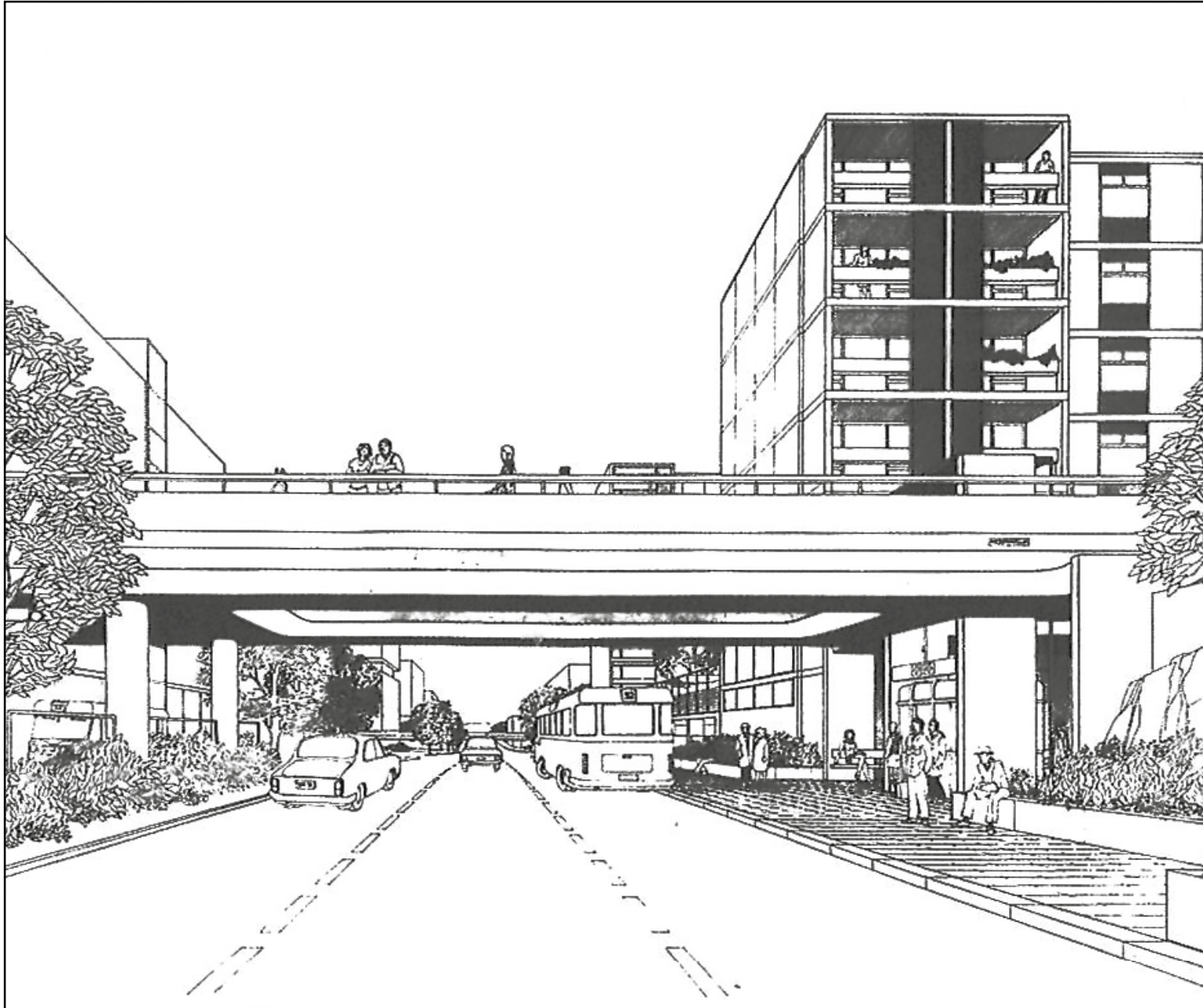
Kaupunkitilan laatuun vaikuttavat tekijät voidaan ryhmitellä kolmeen kategoriaan: turvallisuuteen, mukavuuteen ja miellyttävyyteen (Gehl et al. 2006, s. 106). Nämä kategoriat taas jakautuvat yhteensä 12 laatukriteeriin. Käytän näitä laatukriteereitä myös tutkimuskohteina olevien aukoiden arvioimisessa.

Turvallinen kaupunkitila tarjoaa ensinnäkin suojaa liikenteeltä ja onnettomuuksilta. Toiseksi se tarjoaa suojaa väkivallalta ja rikoksilta esimerkiksi sosiaalisen kontrollin muodossa. Tilan tai alueen yleinen turvallisuuden tai turvattomuuden tunne liittyy tähän kriteeriin. Kolmanneksi tila tarjoaa suojaa epämiellyttäviltä aistikokemuksilta, esimerkiksi tuulelta ja muilta sääoloilta, saasteilta, pölyltä tai melulta.

Kaupunkitilan mukavuuteen liittyviä kriteerejä on yhteensä kuusi. Ne liittyvät tilan tarjoamiin virikkeisiin erilaiselle toiminnalle. Kriteerit ovat kävelymahdollisuudet, seisomis- ja oleskelumahdollisuudet, istumamahdollisuudet sekä mahdollisuudet nähdä ja havainnoida, mahdollisuudet puhua ja kuunnella sekä mahdollisuudet leikille ja toiminnalle.

Loput kolme kriteeriä liittyvät tilan miellyttävyyteen. Miellyttävä tila on mittakaavaltaan hyvä, eli siinä on huomioitu toisaalta toiminnan vaatima tilantarve, toisaalta ihmisen sosiaalinen havainnointikyky. Miellyttävässä tilassa on toimiva mikroilmasto. Pohjoismaissa tähän vaikuttaa erityisesti auringon ja tuulen määrä. Kolmanneksi miellyttävä tila tarjoaa positiivisia aistikokemuksia esimerkiksi hyvien näkymien, detaljoinnin ja pintamateriaalien tai kasvillisuuden ja vesielementin käytön muodossa.

Gehl (1987, s. 74) luettelee lisäksi viisi kaupunkitilan ominaisuutta, joiden toteutuminen mahdollistaa kohtaamisia eristymisen sijasta (kuva 3). Niitä ovat ylimääräisten seinien puuttuminen, lyhyet etäisyydet, matalat nopeudet, toiminnan sijoittuminen yhteen tasoon useamman tason sijasta ja suuntautuminen muita kohti. Käytän näitä ominaisuuksia apuna arvioidessani edellä mainittujen 12 kriteerin toteutumista.



Kuva 4. Ote Itä-Pasilan asemakaavaan liittyvästä perspektiivikuvas-
ta. Näkymä alatasolta.

3 Kompaktikaupungit

Kompaktikaupungit olivat Suomessa 1960–70 -lukujen vaihteessa suunniteltuja alueita, joissa pyrittiin tiiviillä, ruutukaavaan perustuvalla kaupunkirakenteella muodostamaan kävely-ystävällistä ja sosiaalisuutta mahdollistavaa kaupunkitilaa. Kompaktikaupungeille oli ominaista tekninen lähestymistapa suunnitteluun ja suunnitteluperiaatteiden perustuminen liikennejärjestelmiin. Tässä luvussa esitellään kompaktikaupunkien ja erityisesti esimerkkikohteena olevan Itä-Pasilan suunnitteluhistoriaa ja teoriataustaa.

3.1 Kompaktikaupunkien teoriataustaa

1960-luvulla oli havahduttu edellisvuosina rakennettujen metsälähiöiden ongelmiin. Ihmisten koettiin olevan sosiaalisesti eristyksissä rakentamistehokkuudeltaan matalilla asuinalueilla, joissa välimatkat olivat pitkiä ja kohtaamiset harvassa. Myös aikakauden rakennusarkkitehtuuria pidettiin yksitoikkoisena. Perinteisten kaupunkikeskustojen ongelmina taas erityisesti lapsiperheiden näkökulmasta koettiin liikenne sekä leikkipaikkojen ja viheralueiden vähäinen määrä (Murole 1967, s. 17).

Ratkaisuna lähiöiden ongelmiin 60-luvun lopulla esiteltiin ajatus kompaktikaupungista. Liikenneinsinööri Pentti Murole esittelee kompaktikaupungin perusidean artikkelissaan Ihmisen kulkemisen suunnittelusta (Arkkitehti 3-4/1967, s. 16-19). Ihmisten kohtaimismahdollisuudet tulisi maksimoida luomalla selkeää, jäsenneltyä kävely-ympäristöä ja tiivistä kaupunkirakennetta, Murolen sanoin ”kontaktikaupunki = kompaktikaupunki”. Gehlin ajatusten kanssa yhteistä Murolella on ajatus siitä, että runsas määrä matalan intensiteetin kohtaamisia tarjoaa kasvualueen kehittyneemmälle sosiaaliselle elämälle. Vastaavasti kävelyreitien pituutta olennaisempaa on tapahtumien ja kohtaamisten määrä reitillä. Koska paikoitukseen vaadittiin aikakauden standardeilla runsaasti tilaa, Murole esitti kaupunkirakennetta kahteen tasoon: paikoitusta alatasoon ja jalan-kulkua kannen päälle.

Lähtökohta kompaktikaupunkiajattelussa oli tekninen. Vaikka yksi suunnitelmien tavoitteista oli sosiaalisuuden kehittäminen asuinalueilla, ensisijainen perustelu ratkaisuille oli nimenomaan tehokkuus. Suunnitelmat tehtiin liikennejärjestelmien ehdoilla ja niiden perusoletuksena oli rajoittamaton henkilöautoliikenne. (Hankonen 1994, s. 354)

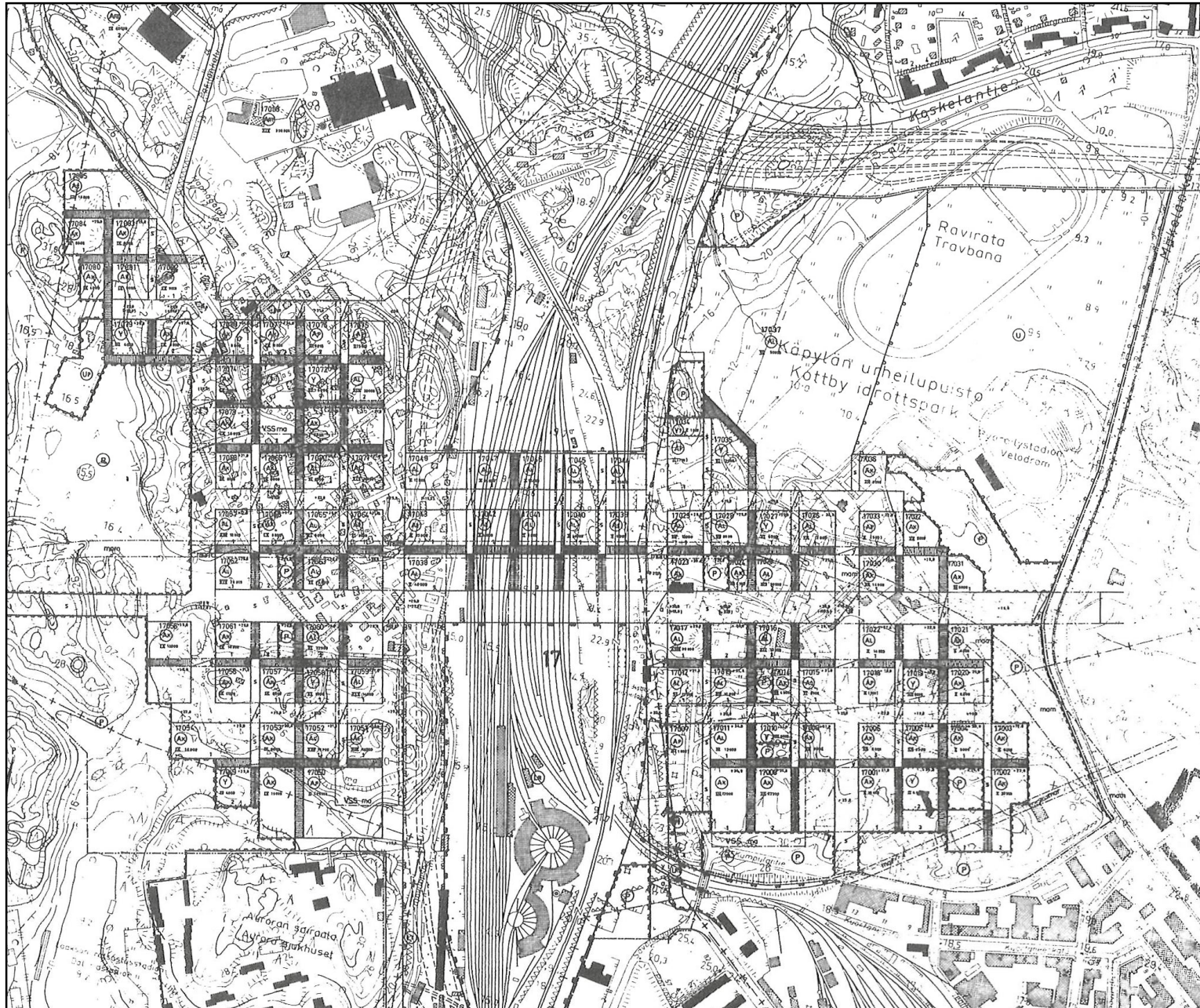
Murolen ajatuksia seurasi 60-luvun lopulla ja 70-luvun alussa runsas määrä kompaktikaupunkisuunnitelmia. Tunnettuja, toteutuneita esimerkkejä ovat muun muassa Jyväskylän Kortepohja, Vantaan Koivukylä, Espoon Matinkylä ja Helsingin Siltämäki, Merihaka ja Itä-Pasila. Arkkitehti-lehdessä 7/1967 esitellään joukko diplomitoita, jotka perustuvat kompaktikaupunkiajatukselle. Suunnitelmille oli tyypillistä ruutukaavaan nojaava rationalistinen suunnittelu, metsälähiöitä korkeampi aluetehokkuus, kahteen tai useampaan tasoon sijoittuvat liikennejärjestelyt ja katetut, säältä suojassa olevat julkiset ympäristöt. Liikkumista tehostamaan moni suunnitelma sisälsi ajatuksen sähköisistä liukuratajalkakäytävistä.

3.2 Pasilan suunnittelutaustaa

1960-luvun kasvavassa Helsingissä Pasilan alue koettiin luonnolliseksi suunnaksi keskustan laajentumiselle. Uusi, joukkoliikenteen keskuksena toimiva kaupunginosa koettiin tarpeelliseksi myös jotta kaupungin kasvavat liikennemäärät olisivat hallittavissa. Aiemmin puutalovaltaiselle alueelle kaavoitettiin yleiskaavassa 1960-luvun lopulla sekä työpaikkoja että asumista. Alueesta haluttiin tiivis ja luonteeltaan keskustamainen. (Arkkitehti 1/1974, s. 36) Yleiskaava perustui kompaktikaupunki-ideologian mukaisesti kaksitasorakenteeseen, joka mahdollisti suuren määrän paikoitustilaa ja henkilöautoliikennettä ja samanaikaisesti turvallisen kävely-ympäristön. Alueen liikenneratkaisujen oli tarkoitus nojata ennen kaikkea rautatiehen sekä rengasmetroon. (Arkkitehti 1/1974, s. 40)

1971 valmistuneessa Pasilan osayleiskaavassa sekä Itä- että Länsi-Pasila oli kaavoitettu yhtenäisellä ruutukaavalla. Alueita yhdisti rautatien ylittävä kansi, jolle alueen keskuksen oli tarkoitus sijoittua. Itä-Pasila oli suunniteltu työpaikka- ja Länsi-Pasila asuntovaltaiseksi alueeksi, mutta molempia toimintoja oli sijoitettu kummallekin alueelle. (Arkkitehti 1/1974, s. 39)

Alueen aiottu tiivis ja keskustamainen luonne tarkoitti, että tulevien asukkaiden arveltiin pitävän palveluita virkistysalueita tärkeämpänä. Jotta viheralueiden läheisyys saataisiin kuitenkin maksimoitua ja liikennemelun määrä minimoitua, rautatietä reunustavat korttelit oli osoitettu toimistoalueiksi ja puistojen reunat vastaavasti asunto-



Kuva 5. Ote Pasilan yleiskaavakartasta 1971.

alueiksi. Asuntoalueita oli kuitenkin tarkoitus sijoittaa myös keskeisille alueille. Palvelut oli tarkoitus keskittää pohjois-eteläsuuntaisesti osa-alueiden keskelle.

Toimistorakennuksista suunniteltiin keskimäärin 9–10 -kerroksisia ja asuinrakennuksista 8-kerroksisia. Katutasoon oli tarkoitus sijoittaa kaupallisia ja sosiaalisia palveluita sekä asukkaiden yhteistiloja. Kaksitasorakenteen myötä jalankulun ja ajoneuvoliikenteen oli tarkoitus sijoittua kahteen täysin erilliseen tasoon. Jalankulkuväylät johdettiin korttelien keskiosien kautta. Suunnitelmissa oli myös tärkeimpien jalankulkuväylien kattaminen ja mahdollinen liukuhihnoiden toteuttaminen jalankulkuväylille.

Itä-Pasilan asemakaava toteutettiin pitkälti osayleiskaavaa vastaavana ja alueen jalankulkuympäristö vastaa monilta osin yleiskaavan ajatuksia. 1980-luvulla rakennettu Länsi-Pasila poikkeaa asemakaavastaan ja toteutukseltaan merkittävästi osayleiskaavasta etenkin kaupunkitilallisilta ratkaisuiltaan.

3.3 Itä-Pasilan asemakaava

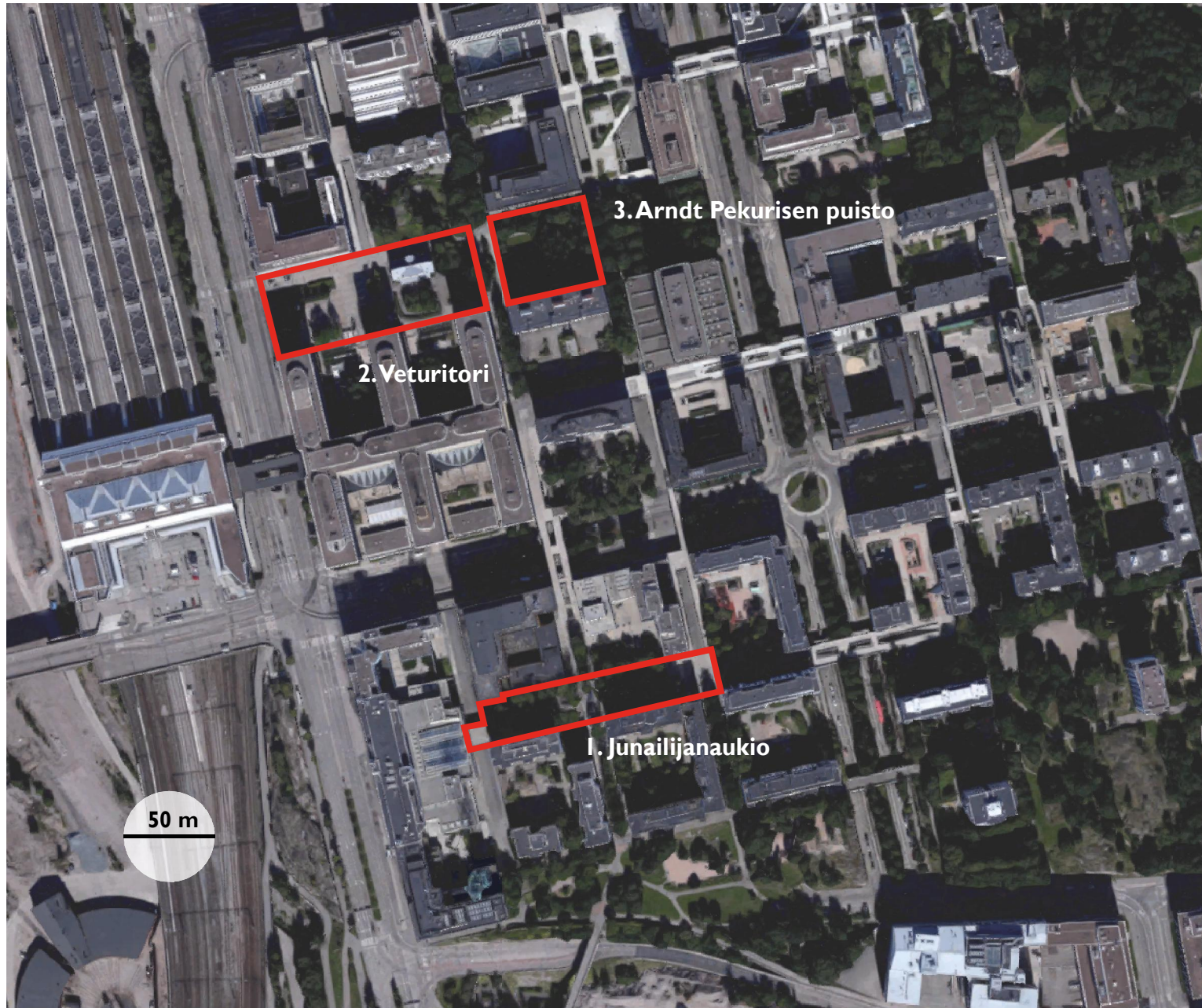
Arkkitehti-lehdessä 1/1974 (s. 40-41) esitelty Itä-Pasilan asemakaava vastasi ratkaisuiltaan enimmäkseen Pasilan osayleiskaavaa. Artikkelin julkaisuvaiheessa alueen rakennussuunnittelu oli edennyt jo pitkälle. Alueelle oli alkuvaiheessa suunniteltu noin 6400 asukasta, mikä oli hieman yleiskaavassa aiottua pienempi määrä. Yleiskaavassa suunnitelluista kaupunkitilallisista ratkaisuista oli päätetty jättää toteuttamatta liukuhihnat ja katetut jalankulkukadut käytännön hankaluuksien ja järjestelmien kalleuden vuoksi.

Suunnitteluprosessia johtanut Reijo Jallinoja toteaa artikkelissa (1974, s. 46), että asemakaavoituksen lähtökohtana oli ajatus Pasilasta Helsingin keskustan jatkeena. Korkea rakentamistehokkuus ja kaksitasorakenteen mukanaan tuoma yhtenäinen jalankulkuympäristö tarkoittivat Jallinojan mukaan sitä, että kaupunkiympäristön laatu riippuu vahvasti rakennusarkkitehtuurin laadusta. Asemakaavan rakennusmääräykset suunniteltiin väljiksi mahdollistamaan rakennusarkkitehtuurin monimuotoisuus ja erilaiset kokeilut.

Jallinoja (1974, s. 46) on pettynyt alueen rakennussuunnittelun tasoon. Asemakaavan mahdollisuuksista ei rakennussuunnittelussa otettu kaikkea irti, vaan rakennukset on etenkin ulkoarkkitehtuu-

riltaan suunniteltu minimistandardien mukaan. Elementtirakentaminen ei tuonut alueelle vaihtelua, vaan monotonisuutta. Jallinoja (1974, s. 47) arvostelee rakennusliikkeitä siitä, etteivät he ole ottaneet alueen keskustamaista luonnetta huomioon, vaan suunnittelu on tapahtunut lähiörakentamisen periaatteiden mukaisesti.

Artikkelin perusteella voidaan todeta, että Itä-Pasilan kaupunkitila ei nykyisellään vastaa kaikkia alueen alkuperäisiä suunnitteluperiaatteita. Rakennusarkkitehtuuri on aiottua yksipuolisempaa eikä rakennusten kytkeytyminen kaupunkitilaan onnistunut halutulla tavalla. Kaavakarttojen perusteella myöskään kaikkia yleiskaavasunnitelmien yhteydessä esiteltyjä yhteyksiä alueen ulkopuolelle ei ole toteutettu. Tällä voi olla vaikutusta siihen, kuinka helppoa alueelle saapuminen ja sieltä poistuminen on.



Kuva 6. Tutkimuskohteet kartalla.

4 Esimerkkitapaus: Itä-Pasila

Tässä luvussa tutkin kompaktikaupungin kaupunkitilallisia suunnitteluratkaisuja ja kuinka ne mahdollistavat kohtaamisia. Tutkitaviksi kohteiksi on valittu kolme Itä-Pasilassa sijaitsevaa keskeistä kaupunkitilaa: Junailijanaukio, Veturitori ja Arndt Pekurisen puisto. Kaikki tutkimuskohteet sijaitsevat Itä-Pasilan tärkeimpien kävelyreittien varrella. Veturitori ja Arndt Pekurisen puisto sijaitsevat vierekkäin Itä-Pasilan toimistoalueen halkaisevalla puistoakselilla ja muun muassa Pasilan kirjaston läheisyydessä. Junailijanaukio taas on Itä-Pasilan asuntoalueen keskusaukio ja sen kautta kulkee reitti alueen päivittäistavarakauppaan ja joukkoliikenneyhteyksien ääreen.

4.1 Tutkimusmenetelmät

Keskityin tutkimuksessani tilojen fyysisen ympäristön havainnointiin, minkä lisäksi tein havaintoja kaupunkitilaa käyttävistä ihmisistä. Ihmisten tarkkailuun liittyvien tutkimusmenetelmien valinnassa ja olosuhteiden huomioimisessa olen käyttänyt lähtökohtana Jan Gehlin ja Birgitte Svarren teosta *How to Study Public Life* (2013).

Tutkimus on suoritettu vierailemalla kullakin aukioista marraskuuna arkipäivänä alkuiltapäivästä. Käynnin ajankohdaksi valittiin päivä, jona sääolosuhteet olivat vuodenajan keskimääräisiin olosuhteisiin nähden hyvät, mahdollistaen täten edes jonkin verran ulkotoimintoja. Käyntipäivän 13.11.2015 tapauksessa sää on ollut tyyni ja puolipilvinen. Havaintoja on täydennetty uudella vierailulla 7.12.2015 keskipäivällä. Havaintopäivänä oli tällöinkin puolipilvistä mutta myös voimakas länsituuli, jolloin on ollut mahdollisuus arvioida aukioiden mikroilmastollisia oloja, erityisesti suojaisuutta.

Arvioin aukioita kappaleessa 2.4 kuvattujen Gehlin et al. (2006) 12 kriteerin perusteella siten, että kustakin kriteeristä aukio sai arvosanan hyvä, keskinkertainen tai huono. Nämä arviot täytin liitteenä 1 olevaan lomakkeeseen. Arvioita on lisäksi täydennetty kommentteilla, joissa on huomioitu erityisesti ihmisten käyttäytyminen tarkkailuhetkellä. Kunkin aukion arviot ovat omana liitteenään. Lisäksi merkitsin erilliseen karttaan kullekin aukiolle sijoittuvat istuimet, istumiseen soveltuvat reunat ja muut kohdat, portaat, istutukset ja pylväät sekä muut kiintopisteet. Dokumentoin myös alueen piirteitä ja yksityiskohtia ottamalla valokuvia.

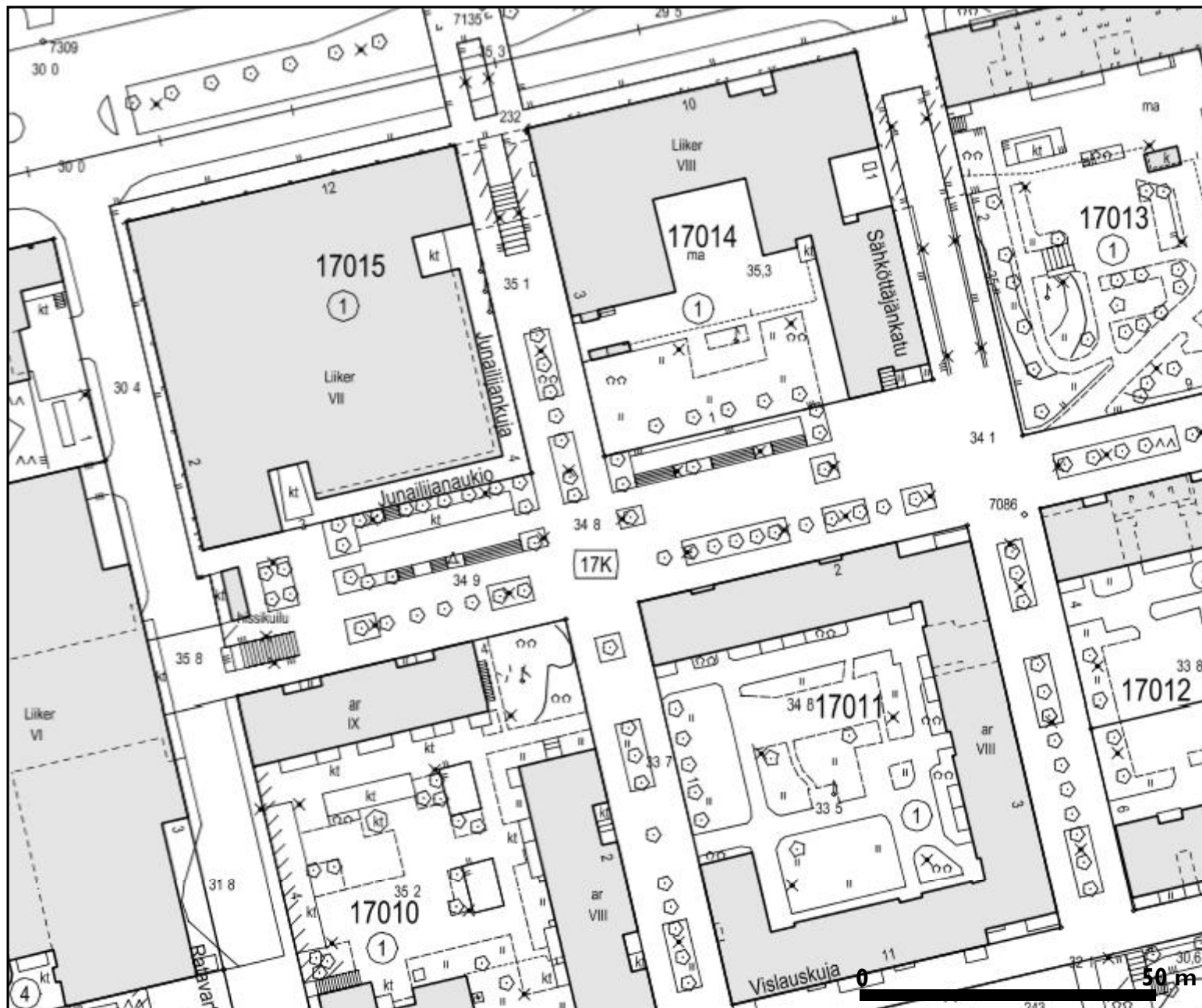
Tarkkailin myös ihmisten käyttäytymistä aukiolla, erityisesti mihin he pysähtyivät oleskelemaan ja istumaan. Nämä havainnot ovat kuitenkin vain suuntaa antavia useista syistä. Systemaattinen ihmisten tarkkailu vaatisi joko pidempien ajanjaksojen viettämistä tai useampia vierailuja erilaisina ajankohtina aukioilla (Gehl & Svarre 2013, s. 22). Lisäksi on huomioitava, että loppusyksy ei ole otollisin ajankohta kaupunkielämän tutkimukselle pohjoismaisissa olosuhteissa. Jan Gehlin havaintojen mukaan ulkoaktiviteetteja tapahtuu Pohjoismaissa kesäisin kolminkertainen määrä talviolosuhteisiin verrattuna. Lisäksi talvisin istuma-aktiviteetit ovat lähes olemattomia. (Gehl 1987, s. 177) Näin ollen on todennäköistä, että tutkimusajankohtana ei ole mahdollista saada kattavaa kuvaa kaikesta aukioille sijoittuvasta toiminnasta.

Vertailen myös aukioilla tekemiäni havaintoja rakennusviraston toteuttaman Pasilan käyttäjäkyselyn (2009) vastauksiin. Tätä kautta voidaan arvioida, missä määrin asukkaiden arviot aukioiden ominaisuuksista vastaavat omia havaintojani. Erityisen hyödyllisiä asukkaiden arviot ovat liittyen aukion yleiseen viihtyisyyden ja turvallisuuden tunteeseen.

4.2 Tutkimuskohteet

Tutkimuskohteet on valittu siten, että edustettuna on keskeinen aukio asuntovaltaisella alueella, keskeinen aukio toimistovaltaisella alueella ja puisto. Tutkimuskohteilla on tiettyjä Itä-Pasilan suunnitteluperiaatteista johtuvia yhteisiä piirteitä. Kaikki tilat asettuvat samaan suorakulmaiseen koordinaatistoon. Seurauksena tästä esimerkiksi samalla akselilla sijaitsevat Veturitori ja Arndt Pekurisen puisto ovat samanleveyisiä.

Johtuen Itä-Pasilan kahteen tasoon perustuvasta liikennejärjestelmästä kaikki aukiot ovat rauhassa autoliikenteeltä huoltoliikennettä ja vähäistä tonttiliikennettä lukuunottamatta. Jokaisen läheisyyteen tai yhteyteen sijoittuu kuitenkin jonkin verran pysäköintiä, mikä on ristiriidassa kaupunginosan alkuperäisten suunnitteluperiaatteiden kanssa. Vähäisestä autoliikenteestä johtuen aukioilla on varsin vähän taustamelua.



Kuva 7. Junailijanaukio.

Monet mittakaavalliset ratkaisut toistuvat läpi Itä-Pasilan. Alueen pääkävelyväylät ovat samanlevyisiä ja suunnitteluratkaisuiltaan samanlaisia. Yksi näistä, kaupunginosan asunto- ja toimistoalueen samanlevyisenä yhdistävä Junailijankuja, rajaa tai lävistää kaikkia tutkittavia kaupunkitiloja, määrittäen samalla myös jokaisen aukion mittakaavaa. Kasvillisuutta käytetään läpi kaupunginosan samalla tavalla rajaamaan katutiloja. Lisäksi tietyt detaljitason ratkaisut, esimerkiksi katualueiden betonisten istutusaltaiden mitoitus, toistuu samanlaisena kaikkialla kaupunginosassa.

Rakennukset muistuttavat arkkitehtuuriltaan ja materiaalimaailmaltaan toisiaan ja ovat koko kaupunginosassa suhteellisen korkeita, yleensä 8–10 -kerroksisia. Keskimäärin alueen toimistorakennukset ovat massiivisempia kuin asuinrakennukset. Asuinrakennuksissa pihatila toimii usein aukoiden tai katutilan jatkeena, mistä seuraa että asuinrakennusten reunustamat aukiot voivat olla valoisampia.

Itä-Pasilassa on runsaasti esimerkkikohteiden kanssa mittakaavaltaan samanlaisia katu- ja aukiotiloja. Tämä yhdessä samanlaisena toistuvan arkkitehtuurin kanssa hämärtää tilojen välistä hierarkiaa ja voi tehdä kaupunginosasta vaikeasti hahmotettavan. Kaupunginosan hahmottamista auttavat korkeuserot. Junailijanaukio sijaitsee osapuilleen kaupunginosan korkeimmalla kohdalla. Veturitori ja Arndt Pekurisen puisto taas sijoittuvat alemmas, rautatieltä Mäkelärinteeseen viettävään notkelmaan.

4.3 Havainnot

4.3.1 Junailijanaukio

Junailijanaukio sijaitsee Itä-Pasilan eteläosassa ja se toimii kaupunginosan asuntoalueen keskusaukiona. Mittasuhteiltaan aukio on noin 25 x 140 metriä. Aukion lävistävät Junailijankuja ja asuntoalueen pääkävelyväylänä toimiva Resiinakuja kulkevat Itä-Pasilan läpi pohjois-etelä ja itä-länsi-suunnissa. Junailijankuja ja sitä reunustava puurivistö jakaa aukion tilallisesti osapuilleen kahteen yhtä suureen osaan.

Aukion läntinen osa on luonteeltaan monumentaalisempi. Sillä sijaitsee Kauko Räsänen veistos Merestä noussut (1953) ja aukion pohjoisosa on upotettu noin metrin muuta aukiota syvemmälle.

Upotetun osan pohjoisreunassa on pergola. Itäinen osa taas on piha-katunaisempi ja se toimii käytännössä osittain parkkipaikkana. Puut ja istutusaltaat jakavat aukion osia edelleen tilallisesti kapeammiksi kokonaisuuksiksi.

Aukion länsipäässä on jalankulkutunneli, josta johtavat portaat alas Ratavartijankadulle. Itäpäästä on luiska alas Asemapäällikökadulle. Aukion länsipäästä kulkevan Ratavartijankadun ylittävän sillan kautta pääsee puolilämpimään julkiseen rakennukseen, jossa toimii päivittäistavarakauppa, Alko, baari sekä toimistoja. Aukion pohjoisreunalla on kaksi toimistorakennusta. Loput aukiota reunustavat rakennukset ovat asuintaloja. Aukion eteläreunan rakennuksissa on liiketiloja, joissa toimii muun muassa elintarvikekioski ja kotileipomo. Pohjoisreunan liikerakennuksen edustaa sekä aukion itäosaa käytetään pysäköintiin. Aukion itäosan pohjoisreunalla sijaitsevan toimistorakennuksen ja itäreunalla sijaitsevan asuinrakennuksen pihat aukeavat aukiolle, tehden itäosasta laajemman tuntuisen.

Pasilan kaksitasorakenteen seurauksena aukio on erittäin hyvin suojassa liikenteeltä. Seurauksena tästä myös aukion äänimaisema on rauhallinen. Johtuen aukion kapeudesta ja sitä ympäröivistä korkeista rakennuksista ja varjostavista puista erityisesti aukion länsiosa on hämärä. Valoisamman itäosan otollisuutta toiminnalle heikentää sen käyttö parkkipaikkana. Eniten aukio saa valoa aamupäivisin, joka ei kuitenkaan ole otollisin ajankohta oleskelulle. Onkin todennäköistä että suuri osa toiminnasta, joka aukiolle potentiaalisesti voisi sijoitua, tapahtuu nyt läheisten taloyhtiöiden pihilla.

Aukio oli erittäin tuulinen eikä tarjonnut juuri lainkaan tuulensuojaa toisena havaintopäivänä. Huonokuntoinen laatoitus, likaiset julkisivut sekä hämäret jalankulkutunnelit antavat aukiota epäsiistin ja hoitamattoman kuvan. Istutukset ja puut taas ovat miellyttäviä. Rakennusarkkitehtuuri on suhteellisen monotonista. Heikosta pintamateriaalien kunnosta huolimatta aukiolle on suhteellisen paljon havainnoitavaa.

Havainnointipäivinä aukiota käytettiin lähinnä läpikulkuna. Ihmiset kulkivat enimmäkseen pitkin aukion reunoja ja Junailijankujaa. Liikuminen vaikutti vaivattomalta myös lastenvaunuille ja pyörätoleille. Seisomatoimintoja oli kaikkein eniten aukion länsipään sillalla, jossa viereisen työmaan rakennusmiehet ja baarin asiakkaat kävivät



Kuva 8. Junailijanaukion upotettu osa lännestä. Istumiseen soveltuvia reunoja on kohtuullisesti, mutta istuimia ei ollenkaan.

usein tupakalla. Silta ei vaikuta erityisen suunnitellulta ympäristöltä, mutta siinä on oleskelua tukevia ominaisuuksia. Sillalta on mahdollisuus tarkkailla Ratavartijankadun liikennettä ja kaide tarjoaa mahdollisuuden nojailuun. Muualla aukiolla nojailumahdollisuuksia ei juuri ole. Silta on myös huomattavasti muuta aukiota aurinkoisempi ja suojassa länsituulelta. Keskustelevia ja tupakoivia ihmisiä sijoittui myös aukion pohjoispuolisen liikerakennuksen sisäänkäynnin edustalle sekä elintarvikekioskin edustalle. Kaksi ihmistä kävi penkomassa välittömästi sillan länsipuolella olevaa työmaan jätelavaa.

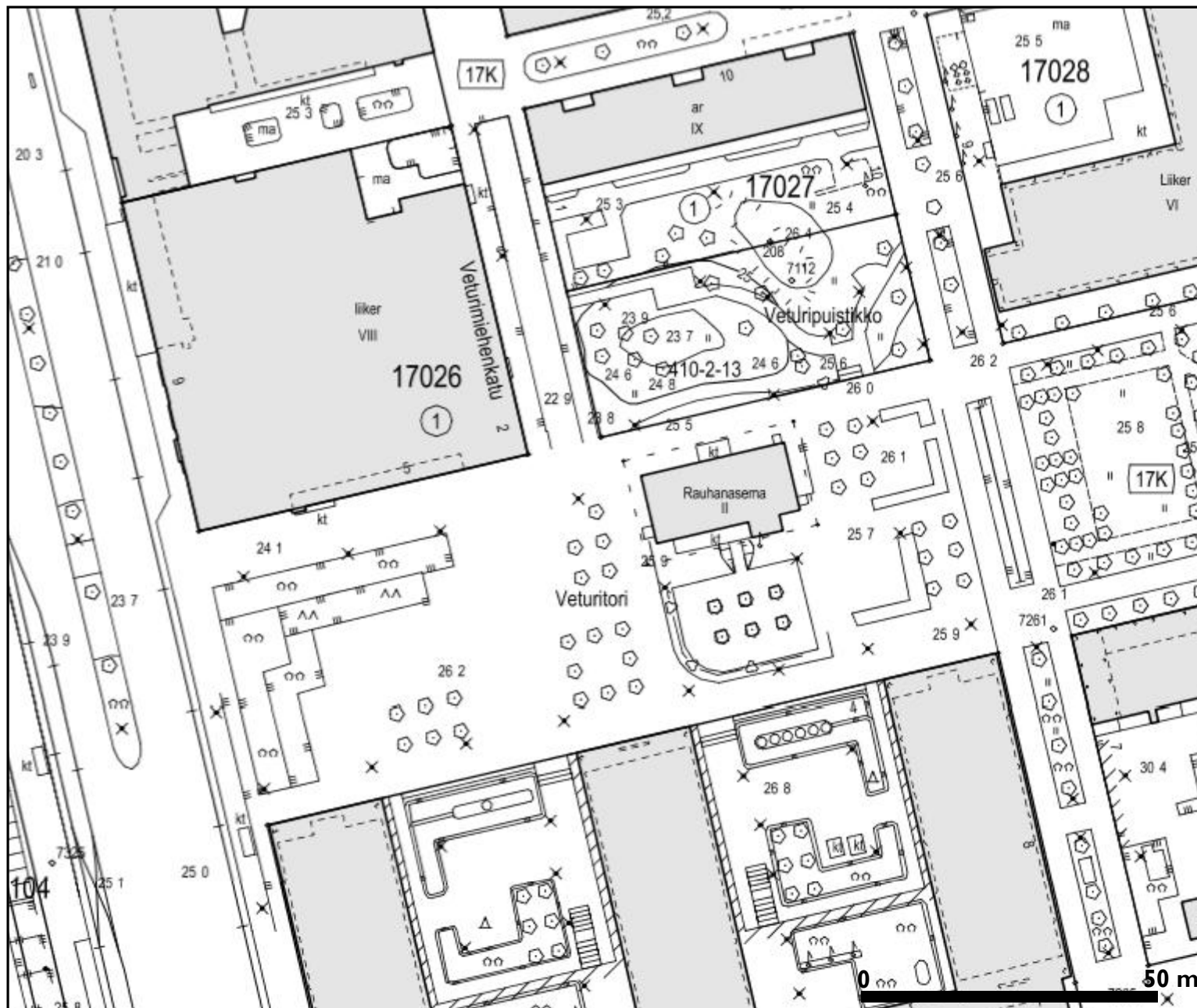
Aukiolla ei ole lainkaan istuimia, mikä on merkittävin oleskelua ja kohtaamisia aukiolla estävä tekijä. Istutusaltaiden reunat voisivat soveltua istumiseen, mutta ovat tarpeettoman korkeita etenkin aukion upotetun osan ympärillä. Junailijankujan varressa istumisen estää matala, puinen aita. Aukion julkisivujen edustalle sijoittuu muutama kuutiomainen koroke, jotka soveltuvat istumiseen. Myös upotetun osan portaita voi käyttää istumiseen. Syvennetty osa aukiosta on mittakaavallisesti toimiva sosiaaliseen kanssakäymiseen, joten penkit sopisivat sinne. Pergolan alle sijoitetut penkit olisivat myös jonkin verran tuulensuojassa. Myös julkisivujen edustalle voisi sijoittaa istuimia.

Pasilan käyttäjäkyselyssä (2009, s. 8) aukio saa mainintoja erityisesti roskaisuudesta, epäsiisteystä ja huonokuntoisuudesta. Lisäksi aukiota moititaan turvattomuuden tunteesta, heikosta valaistuksesta sekä istumapaikkojen puutteesta.

Junailijanaukion merkittävimmät vahvuudet ovat kohtaamisia mahdollistava mittakaava, rauhallinen ja turvallinen jalankulkuympäristö sekä vehreys. Merkittäviä ongelmakohtia taas ovat istumapaikkojen puute, pintamateriaalien ja istutusten huono kunto sekä hämäryys ja tuulisuus. Mittakaavallisesti toimivimman aukion länsiosan hämäryyteen voisi vaikuttaa lähinnä purkamalla ympäröiviä rakennuksia. Esimerkiksi länsipuolen liikerakennuksen purkaminen toisi alueelle ilta-auringon valoa ja mahdollistaisi vahvempien kulkuyhteyksien rakentamisen Keski-Pasilan suuntaan. Aukion valoisammasta itäosasta olisi mahdollista tehdä toiminnallisempi penkeillä ja poistamalla parkkipaikat alueelta. Rakennusten ulkoseinille tai jalkakäytävälle voisi toteuttaa taidetta. Tämä toisi ympäristöön enemmän vaihtelevuutta.



Kuva 9. Silta aukion länsipäässä on suosittu oleskelupaikka.



Kuva 10. Veturitori.

4.3.2 Veturitori

Veturitori sijaitsee Itä-Pasilan pohjoisosassa alueen itä-länsi -suunnassa lävistävän puistoakselin läntisimmässä päässä. Se on kooltaan noin 50 x 130 metriä. Aukio rajautuu lännessä runsaasti liikennöityyn Ratapihantiehen, josta sen erottaa puurivistö. Aukion itäosassa sijaitsee Rauhanasemana tunnettu puurakennus, joka jakaa aukion eriluonteisiin tiloihin. Aukion pohjoisreunan itäosaa rajaa pieni puisto, Veturipuistikko, jonka jätän ulos tästä tarkastelusta. Suurin osa aukiota pohjoisesta ja etelästä rajaavista rakennuksista on toimistorakennuksia. Aukion eteläpuolisen toimistorakennuksen sisäpihat aukeavat kohti aukiota. Aukiota rajaa idässä Junailijankuja, jonka toisella puolella sijaitsee kolmantena tutkimuskohteena oleva Arndt Pekurisen puisto.

Veturitorille on monta sisääntuloreittiä. Ratapihantielle on kävely-yhteys molemmilta puolilta istutuksia. Samoin Junailijankujalle on yhteys molemmilta puolilta Rauhanasemaa. Aukion pohjoisreunalta kulkee Veturimiehenkadun kautta kävely-yhteys Kellosilalle ja luiskayhteys alas Rautatieläisenkadulle. Eteläpuolen sisäpihojen kautta pääsee portaita pitkin Opastinsillalle, joka on tärkein itä-länsisuuntainen kävelyreitti Pasilan asemalta Itä-Pasilan halki. Eteläpuolen toimistorakennuksissa toimii joukko valtion laitoksia ja virastoja. Niiden pohjakerroksissa on myös liiketiloja mutta ne eivät avaudu kohti aukiota. Rauhanasemalle sijoittuu eri rauhanyhdistysten toimintaa. Aukion pohjoislaidan toimistorakennuksessa on lounasravintola. Tutkimushetkellä osa aukion eteläreunasta oli työmaa-aluetta.

Ratapihantien läheisyydestä huolimatta aukio on melko hyvin suojassa liikennemelulta istutusten ja tasoeron ansiosta. Havainnoiduista tiloista aukiolle sijoittui eniten huoltoliikennettä. Eteläpuolisten rakennusten sisäpihojen ja aukion länsipään rakentamattomuuden vuoksi Veturitori on valoisin tutkittavista kaupunkitiloista. Aukio saa runsaasti auringonvaloa etenkin iltä-aikaan. Aukion länsiosa on avoin ja altis tuulelle. Aukion reunoilta ja Rauhanaseman ympäristöstä löytyy kuitenkin myös tuulensuojaisia kohtia. Veturitori on yleisilmeeltään harmaa ja yksitoikkoinen. Aukiotilan keskellä olevat puut ovat melko pieniä aukion leveyteen nähden, eivätkä siksi tuo lisää vehreyttä. Intiimejä ja vehreämpiä paikkoja on Rauhanasemaa ympäröivissä kapeammissa tiloissa.



Kuva 11. Rauhanasema ja Veturitorin itäisin osa.



Kuva 12. Veturitorin länsiosa.

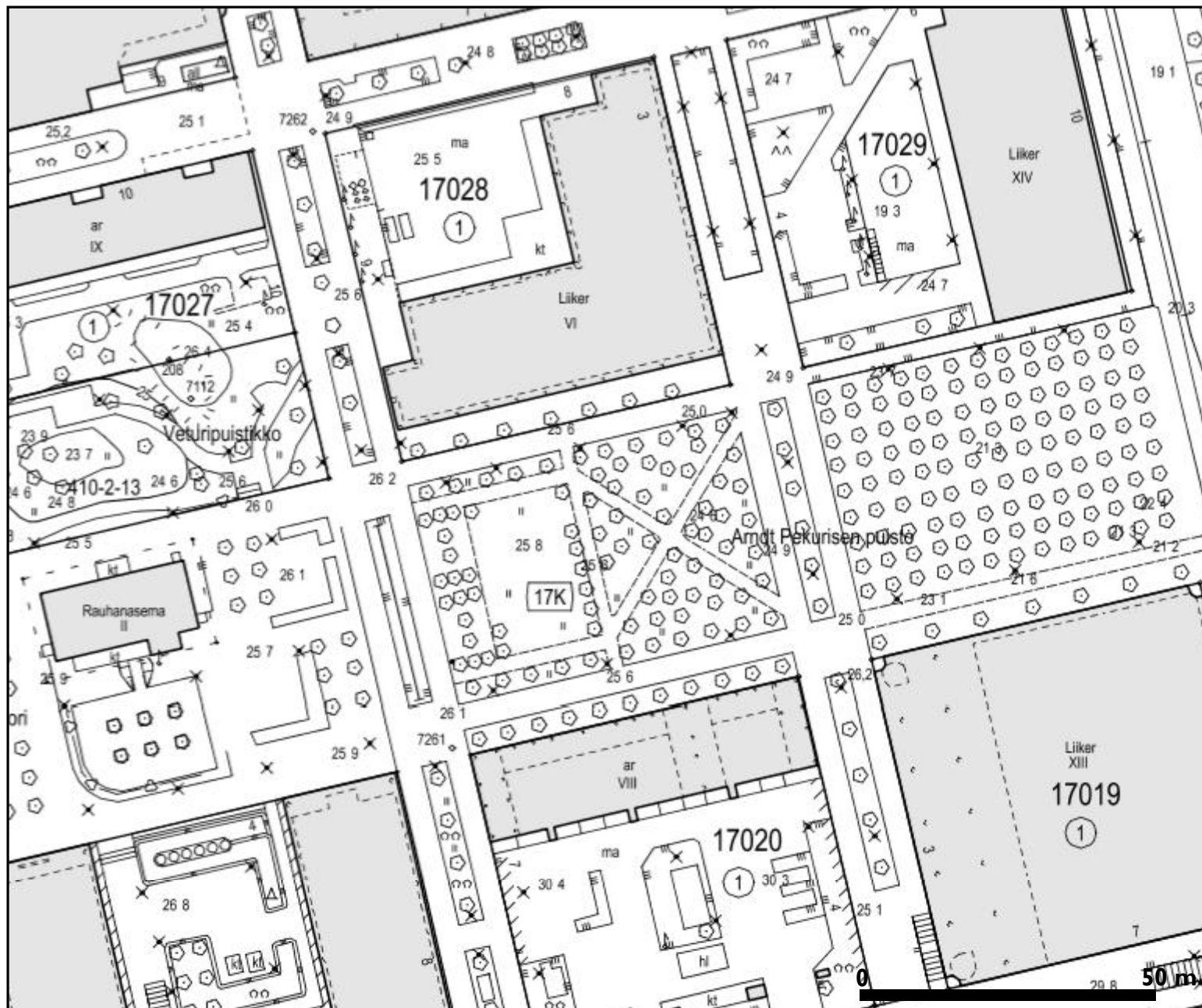
Aukion länsiosassa on paljon avointa tilaa. Tila on noin 50 metriä sekä pituus- että leveyssuunnassa. Näiltä osin aukio tukee heikosti kohtaamisia. Toisaalta mittasuhteet mahdollistaisivat suurempien tapahtumien järjestämisen. Rauhanaseman ympärille sijoittuu kaapeampia tiloja, jotka voisivat olla otollisia kohtaamisille tai pienille tapahtumille. Nämä tilat ovat kuitenkin osittain käytössä parkkipaikkoina. Kävelijät seuraavat aukion reunoja tai kulkevat vinottain aukion länsiosan poikki. Pysähdyspaikoiksi soveltuvia kiintopisteitä, erityisesti puita ja lyhtypylväitä on melko paljon. Avoimen tilan reuna-alueille sijoittuu paljon kohtia, joista tilaa voi tarkkailla. Pysähdykset aukiolla olivat lyhyitä ja liittyivät pääsääntöisesti tupakointimiseen. Suosituin pysähtymispaikka oli Junailijankujan istutusaltaan nurkka aukion kaakkoiskulmassa.

Aukiolla on runsaasti istumapaikkoja. Aukion länsiosassa viiden puun ympärillä on penkit. Myös Rauhanaseman eteläpuolelle sijoittuu yksittäinen penkki, joka on tosin suunnattu huonosti aukion tarkkailun kannalta. Aukion eteläreunaa rajaavat, virastorakennuksen sisäpihoja aukiosta erottavat muurit ovat istuttavia ja niille sijoitetut kukkalaatikot toimivat myös hyvinä kiintopisteinä. Myös aukion länsireunan istutusaltaita rajaava, osin huonokuntoinen puureunus, Junailijankujan keskellä olevien istutusaltaiden reunat sekä Rauhanaseman portaat ja luiskat soveltuvat istumiseen. Aukion pohjoisreunalla Veturimiehenkadun nurkassa on istumiseen soveltuva koroke, johon molemmilla havainnointikerroilla pysähtyi ihminen tupakalle. Paikka on keskipäivän aikaan aukion valoisalla reunalla ja siitä on hyvä yleisnäkymä koko aukiolle. Penkkejä ja muita potentiaalisia istumapaikkoja ei havainnointikerroilla käytetty.

Veturitorilla on tutkituista tiloista monipuolisimmin istumamahdollisuuksia. Penkkejä voisi uudelleensijoittaa siten, että ne mahdollistavat tilan tarkkailemisen paremmin. Rauhanaseman itä- ja eteläpuolelle voisi lisätä penkkejä ja harkita parkkipaikkojen siirtämistä toisaalle.



Kuva 13. Rauhanaseman edusta.



Kuva 14. Arndt Pekurisen puisto.

4.3.3 Arndt Pekurisen puisto

Arndt Pekurisen puisto sijaitsee välittömästi Veturitorin itäpuolella osana Itä-Pasilan läpi kulkevaa puistoakselia. Puisto on mitoiltaan noin 55 x 60 metriä. Se rajautuu lännessä Junailijankujaan ja idässä Asemamiehenkatuun, jonka takana on alamäkeen viettävä, määrittelemättömämpi puistoalue. Puiston pohjoisreunalla on toimistorakennus, eteläreunalla taas asuinrakennus, jonka sisäänvedettyyn katutasokerrokseen sijoittuu pylväskäytävä, jonka varressa on liiketiloja. Pylväskäytävään on pääsy Junailijankujalta ja Kirjurinkadulta. Liiketiloihin sijoittuu nepalilainen ravintola, kuntokeskus, moskeija ja kristillinen seurakunta. Nepalilaisen ravintolan terassi sijoittuu käytävän länsipäähän ja avautuu kohti puistoa.

Puiston pohjois- ja eteläreunalla on betonilaattapintainen jalkakäytävä, joiden väliin itse puisto sijoittuu. Puistossa on kaksi ristikkäistä, sorapintaista kävelytieta. Tallattuja polkuja ei ole, joten reitit ovat mitä ilmeisimmin toimivia ja tarkoituksenmukaisia. Puistoa on helppointa lähestyä nurkista – joko Junailijankujalta tai Asemamiehenkadulta ja Kirjurinkadulta. Junailijankujasta puiston keskiosan erottavat matala puurivistö ja mukulakivillä rajatut istutukset. Suurin osa kävelyliikenteestä puiston ympäristössä sijoittuu Junailijankujalle.

Puisto sijaitsee erillään ajoneuvoliikenteestä ja on tutkittavista kohteista hiljaisin. Ympäröivien korkeiden rakennusten ja vanhojen, varjostavien puiden vuoksi puisto on erittäin varjoisa kellonajasta riippumatta. Runsas puusto tuo puistoon tuulensuojaa. Pylväskäytävä on tuulensuojainen, mutta hämärä ja huonosti valaistu. Runsas, hoitamattoman oloinen kasvillisuus määrittelee puiston tunnelman. Huolimatta ympäröivien rakennusten korkeudesta ja niiden arkkitehtuurin yksitoikkoisuudesta puisto tuntuu vehreältä. Istutuksia ja nurmikkoja on puiston länsiosassa. Itäosassa sen sijaan ei ole juurikaan aluskasvillisuutta, ilmeisesti johtuen puiston varjoisuudesta.

Puiston luoteisnurkassa on yksi penkki, mutta muuten puistoon ei sijoitu istumapaikkoja. Keskellä puistoa on neljä neliskulmaista koroketta, jotka ovat kuitenkin muodoltaan sellaisia, että niillä on vaikea istua. Havainnointipäivinä puistoa käytettiin vain läpikulkuun. Puiston länsireunalla Junailijankujalla istutusaltaiden reunat soveltuvat istumiseen. Pylväskäytävän puistonpuoleisella reunalla on betonisia, selkänöjättömiä penkkejä, joissa luontevin istumissuunta on kohti liiketiloja.



Kuva 15. Pylväskäytävä puiston eteläreunalla.



Kuva 16. Arndt Pekurisen puisto
koillisesta.

Kaikki havainnoidut seisomis- ja istumistoiminnot sijoittuivat pylväskäytävään tai sen päiden läheisyyteen. Pylväskäytävän penkeillä istui yksittäisiä tupakoivia ihmisiä. Puiston lounaisnurkassa Junailijankujan istutusaltaiden ympäristössä oleskeli ensimmäisellä havainnointikerralla suuri joukko tupakoivia ja keskustelevia ihmisiä, jotka ilmeisesti olivat moskeijan kävijöitä. Myös toisella havainnointikerralla samaan kohtaan pysähtyi kaksi ihmistä sytyttämään tupakkaa.

Arndt Pekurisen puisto on rauhallinen ja vehreä, mutta kärsii varjoisuudesta ja istumapaikkojen puutteesta. Puiden maltillisella harvennustamisella puistosta voinee saada valoisamman. Korkeiden rakennusten vuoksi suoraa auringonvaloa puistoon ei kuitenkaan suurimpana osana ajasta voi saada. Istuimia voisi sijoittaa niin puiston keskiosan kulkureiteille kuin etelä- ja pohjoisreunan jalkakäytävien yhteyteen. Puiston eteläpuolinen pylväskäytävä on mittasuhteiltaan hyvä kohtaamiselle, mutta hämärä ja rähjäinen. Sen voisi valaista paremmin, sijoittaa penkkejä myös liiketilojen puoleisille seinille ja harventaa kasvillisuutta sen edestä, jolloin puistoon olisi parempi näköyhteys.

4.4 Yhteenveto havainnoista

Tutkittuja Itä-Pasilan kaupunkitiloja yhdistää joukko asioita. Tyypillisiä ongelmakohtia tiloissa ovat yksitoikkoinen, harmaa ympäristö, korkeista taloista ja puustosta johtuva varjoisuus, altistuminen tuulelle sekä istuma- ja oleskelupaikkojen puute. Moni tila kärsii myös hoitamattomuudesta tai epäsiisteydestä. Tyypillisesti toimivia piirteitä taas ovat rauhallisuus, tasoerojen puute ja esteettömyys sekä runsas kasvillisuus, erityisesti puut. Kasvillisuutta ja istutusaltoja on myös käytetty taitavasti jakamaan leveitä tiloja kapeampiin, kohtaamiselle otollisiin tiloihin.

Monet tilojen ominaisuudet ovat seurausta kompaktikaupungille ominaisista suunnitteluratkaisuista. Kaavaratkaisun mukainen kaksitasorakenne mahdollistaa tutkittujen tilojen rauhallisuuden ja suojan liikenteeltä. Vielä turvallisempia ja käytettävämpiä aukiot olisivat, jos alkuperäisen kompaktikaupunki-ideologian mukaisesti ajoneuvoja ei lainkaan olisi jalankulkutasolla. Kaksitasorakenteesta seuraa toisaalta myös alatasolle johtavien, usein hämävien ja epäsiistien porraskuilujen ja luiskien läsnäolo aukioilla.

Rakennusarkkitehtuurissa tehty ratkaisu vaikuttavat eniten tilojen materiaalessa ja visuaaliseen ympäristöön. Rationalistinen betonielementtiarkkitehtuuri hallitsee tilojen reunoja. Rakennusarkkitehtuuri on myös ollut ratkaisevana tekijänä sen suhteen, kuinka hyvin viereiset rakennukset liittyvät aukioihin. Suuri osa tiloja reunustavista rakennuksista avautuu aukioista pois päin, eikä sen seurauksena niiden välille synny juuri kontaktia. Runsaat kasvillisuuden käyttö on toimiva piirre Itä-Pasilassa ja pehmentää betonin harmautta. Detaljitason ratkaisut, esimerkiksi leveämmät istutusaltaiden reumat, tekisivät ympäristöstä vielä istuttavampaa.

Sekä rakennus- että kaava-arkkitehtuuriin liittyvä ongelma on aukioiden pimeys. Ruutukaava on sijoitettu ilmansuuntiin nähden siten, että aukiot saavat heikosti auringonvaloa. Korkeat, aukioihin kiinni sijoitetut rakennukset lisäävät varjoisuutta entisestään. Laajempia ongelmia, jotka liittyvät kompaktikaupungille ominaisiin suunnitteluratkaisuihin ovat ruutukaavaan ja tasalevyisiin katuihin liittyvä hierarkian puute, joka yhdessä samankaltaisena toistuvien rakennusten kanssa tekee alueesta eksyttävän. Kaksitasorakenteella on myös vaikutusta siihen, että Itä-Pasilan jalankulkuympäristö liittyy huonosti ympäröiviin alueisiin.

Ympäristön hoitamattomuus ja istumapaikkojen puute ovat helpoimmin ratkaistavissa olevia ongelmia Itä-Pasilassa. Siistimpi, istuttavampi ja esimerkiksi paremmin valaistu ympäristö todennäköisesti myös lisäisi käyttäjien turvallisuudentunnetta kaupunkitiloissa. Edellämainitut asiat ovat myös yleisiä asukkaiden huomioimia ongelmakohtia tutkituissa kaupunkitiloissa. (Pasilan käyttäjäkysely 2009, s. 11 ja 14)

5 Johtopäätökset ja ehdotukset tulevasta toiminnasta

Johtuen epäsuotuisasta havainnointivuodenajasta ja rajallisesta havainnointiin käytössä olleesta ajasta ihmisten käyttäytymistä koskevista havainnostani voi tehdä vain suuntaa antavia johtopäätöksiä. Lämpimämpänä vuodenaikana ja monipuolisempiin kellonaikoihin tehty tutkimukset antaisivat todennäköisesti enemmän viitteitä siitä, millaista toimintaa Itä-Pasilan kaupunkitilat mahdollistavat. Hyödyllisintä olisi tehdä kartoitustutkimuksia, jossa karttaan on merkitty eri kohdissa oleskelevat ihmiset, seisovatko vai istuvatko he ja tekevätkö he jotain. Kyselytutkimusten tulosten perusteella voidaan kuitenkin olettaa, että johtopäätökseni aukioiden ominaisuuksista ovat oikeansuuntaisia.

Tutkimukseni keskittyi ensisijaiseksi jalankulkuympäristöksi tarkoitettuun kompaktikaupungin ylätasoon, enkä tutkinut lainkaan alatasoa. Koska alatasoa käytetään myös alkuperäisten suunnitteluperiaatteiden vastaisesti jalankulkuun, sen kaupunkitilaa ja siirtymisiä ylä- ja alatasojen välillä olisi hyvä tutkia kokonaiskäsityksen saamiseksi alueen kaupunkitilan toimivuudesta. Myös kompaktikaupunkien liittymistä naapurialueisiin ja sen vaikutusta kaupunkitilan käyttöön voisi tutkia. Mahdollisia huonosti toimivia yhteyksiä olisi luonnollista parantaa kun kompaktikaupunkien lähialueille rakennetaan uutta, Itä-Pasilan tapauksessa Keski-Pasilan rakentamisen yhteydessä.

Havaintojeni perusteella kompaktikaupunki-ideologian mukaisesti suunniteltu alue mahdollistaa toimivan kaupunkitilan. Alkuperäisten suunnitteluperiaatteiden mukaisesti kompaktikaupungin jalankulkuympäristö on turvallista, rauhallista ja monin paikoin esteetöntä. Kaupunkitila on mitoitettu monin paikoin kohtaamisia tukevaksi. Suuri osa kaupunkitilan toimimattomista piirteistä on seurausta kunnianhimmottomasta ja ajattelemattomasta rakennussuunnittelusta tai katualueiden heikosta ylläpidosta. Laadukkaan ja jalankulkijaystävällisen, tiiviin kaupungin rakentaminen lienee toki mahdollista myös keinoin, jotka eivät vaadi yhtä järeitä liikennejärjestelyjä.

Monet Itä-Pasilan kaupunkitilassa havainnoitavista ongelmista ovat korjattavissa suhteellisin yksinkertaisin toimenpitein. Pintojen kunnostaminen, valaistuksen uusiminen ja kasvillisuuden hoito parantaisivat tutkittujen tilojen viihtyisyyttä ja yleistä turvallisuuden tunnetta huomattavasti. Mahdollisuudet toiminnalle ja kohtaami-

sille paranisivat istumamahdollisuuksien lisäämisellä. Samanlaisina toistuvista suunnitteluratkaisuista johtuvaa eksyttävyyttä voisi korjata tekemällä kaupunkitiloista tunnistettavampia esimerkiksi taideteosten tai väliaikaisten rakennelmien avulla. Nämä voisivat mahdollistaa myös uudenlaista toimintaa kaupunkitilassa. Jalkakäytävä- tai seinäpintojen maalaaminen tekisi eri tiloista yleisilmeeltään värikämpiä. Osa edellä ehdotetuista keinoista on jo huomioitu Pasilan kehittämissuunnitelmassa 2013–2022 ja toteutettaneen lähivuosien aikana.

Useita rakennussuunnittelusta johtuvia ominaisuuksia, esimerkiksi kaupunkitilan hämäryyttä tai tuulisuutta ei Itä-Pasilasta saada poistettua. Myös tilallinen hierarkian puute on niin syvällä alueen rakenteessa, ettei sitä kokonaan pysty hälventämään. Tämänlaiset rosot tekevät kompaktikaupunkiympäristöstä toisaalta mielenkiintoisen ja omaleimaisen. Puutteineenkin Itä-Pasilan kaltaisessa kompaktikaupungissa on runsaasti potentiaalia toimia elävänä, kontakteja ja kohtaamisia mahdollistavana paikkana.

Lähteet

Kirjallisuus

Aura, Seppo, Horelli, Liisa, Korpela, Kalevi 1997. Ympäristöpsykologian perusteet. WSOY, Porvoo.

Gehl, Jan 1987. Life Between Buildings. Using Public Space. Van Nostrand Reinhold, New York.

Gehl, Jan, Gemzøe, Lars, Kirknæs, Sia & Sternhagen Søndergaard, Britt 2006. New City Life. The Danish Architectural Press, Copenhagen.

Gehl, Jan & Svarre, Birgitte 2013. How to Study Public Life. Island Press, Washington.

Hankonen, Johanna 1994. Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta: suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Otatieto, Espoo.

Whyte, William H 1980. The Social Life of Small Urban Spaces. Conservation Foundation, Washington.

Lehtiartikkelit

Jallinoja, Reijo 1974. Itä-Pasilan asemakaavan suunnittelu ja toteutus. Arkkitehti 1/1974, s. 40-41

Murole, Pentti 1967. Ihmisen kulkemisen suunnittelusta. Arkkitehti 3-4/1967, s. 16-19

Pasila. Otteita 20.2.1971 valmistuneesta Pasilan yleiskaavaselostuksesta. Arkkitehti 1/1974, s. 36-40

Teknillisen korkeakoulun ja Oulun yliopiston arkkitehtiosaston diplomitöitä. Arkkitehti 6/1967, s. 6-11

Muut painetut lähteet

Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja 2012:2. Pasilan aluesuunnitelma 2013-2022. Helsingin kaupungin rakennusvirasto.

Kyselyt

Taloustutkimus oy, Pauliina Aho 2010. Käyttäjäkysely Pasila 2009. Helsingin kaupungin rakennusvirasto. Viitattu 10.12.2015. http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/5d8351004fab74eab9adbf20cef9eafe/Kayttajakysely_Pasila_2009_tekstiraportti.pdf?MOD=AJPERES

Kuvalähteet

Kuva 1: Jarno Mela / Lehtikuva, 2013. <http://hs10.snstatic.fi/webkuva/taysi/1920/1305664903175?ts=1020>

Kuva 2: Wikimedia Commons, 2013. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/68/Caritas_Fountain_Copenhagen.jpg

Kuva 3: Gehl 1987, s. 64.

Kuva 4: Arkkitehti 1/1974, s. 41

Kuva 5: Arkkitehti 1/1974, s. 39

Kuva 6: Pohjakartta: Google Maps, 2015. <https://www.google.fi/maps/@60.1985343,24.9394178,813m/data=!3m1!1e3?hl=fi>
Kuvankäsittely: Erno Laakso, 2015

Kuvat 7, 10, 14: Helsingin kaupunkikartta, Helsingin kaupunki 2015. <http://kartta.hel.fi/#>

Kuvat 8-9, 11-13, 15-16: Erno Laakso, 2015.

Liite I: Kaupunkitilojen arviointilomake

AUKION NIMI						
	hyvä	keskinkertainen	huono			kommentteja
suoja liikenteeltä ja onnettomuuksilta						
suoja väkivallalta ja rikoksilta, yleinen turvallisuuden tunne						
suoja epämiellyttäviltä aistikokemuksilta:						
kävelymahdollisuudet						
seisomis- ja oleskelumahdollisuudet						
istumamahdollisuudet						
mahdollisuudet nähdä ja havainnoida						
mahdollisuudet puhua ja kuunnella						
mahdollisuudet leikille ja toiminnalle						
mittakaava						
toimiva mikroilmasto						
positiiviset aistikokemukset: mm. näkymät, detailit, materiaalit, kasvillisuus, vesi						

Liite 2: Junailijanaukion arvio

JUNAILIJANAUKIO				
	hyvä	keskinkertainen	huono	kommentteja
suoja liikenteeltä ja onnettomuuksilta	X			kaksisatorakenteen etuna täydellinen suoja autoliikenteeltä (pl. huolto liikenne), vaikutus myös melutasoon
suoja vakivallalta ja rikoksilta, yleinen turvallisuuden tunne		X		hieman rähjäinen ja hiljainen vaikutelma, tähän ehkä osviittaa käyttäjäkyselyistä
suoja epämiellyttäviltä aistikokemuksilta:		X		aukio on varjossa suurimman osan päivästä, mikä voi rajoittaa aukion käyttöä. Tälle ei oikein voi tehdä mitään purkamatta ympäröiviä rakennuksia. Aukio on kohtuullisen hyvin tuulensuojassa, eikä liikennemelua ole vieressä puoliämmin, puolijulkisen liiketilä, jossa kauppa ja joka tarjoaa sateensuojaa
kävelymahdollisuudet		X		tilaa kävellä, pinnotteet osin huonossa kunnossa ja / tai esim. lehtien peitossa. Fasadeissa voisi olla huomattavasti enemmän vaihtelua. Kavelijät seuraavat reunoja ja junailijankujaa
seisomis- ja oleskelumahdollisuudet		X		Monenlaisia paikkoja, osa sateensuojassa, julkisivut eivät kuitenkaan tarjoa juurikaan syvennyksiä, ei kamalasti nojaitavia pintoja sillan kateita lukuunottamatta
istumamahdollisuudet		X	(X)	aukiolla ei lainkaan penkkejä tai muita ensisijaisia istumapaikkoja. Sen sijaan portaita, istutusaitaita ja pari koroketta, istutusaitaiden reunat tarjoavat toissijaisia istumapaikkoja kautta koko Pasilan, mutta ne toimiaakseen paremmin istumapaikkoina ne voisivat olla leveämpiä
mahdollisuudet nähdä ja havainnoida		X		julkisivut yksitoikkoisia, mutta alueella muita kiinnostavia elementtejä (patsas, kasvillisuus, pergola). Ei penkkejä, joista tilaa voisi havainnoida
mahdollisuudet puhua ja kuunnella	X			äänimaailma rauhallinen ja hiljainen, tilojen rajaus ja kalusteiden sijoittelu ei välttämättä tue keskusteluympäristönä, toisaalta mittakaava suhteellisen pieni
mahdollisuudet leikille ja toiminnalle			X	Upotettu aukio voisi tarjota mahdollisuuksia mutta istumapaikkojen puute esteenä, osa pihoista aukeaa aukiolle, luonteva siirtymä. Huolto liikenne voi aiheuttaa riskejä
mittakaava	X			hämähäyttävän toimiva
toimiva mikroilmasto			X	varjossa suurimman osan päivästä, tuulinen. Aukion itäpääty on huomattavasti valoisampi kuin länsipääty
positiiviset aistikokemukset mm. näkyvät detailit, materiaalit, kasvillisuus, vesi		X		rakennukset osin rahjaisia ja yksitoikkoisia, paljon kasvillisuutta, pergola, patsas, jotka miellyttävä, huonokuntoinen laatoitus ilankuvavälillä, alatasole johtava porraskuulu keskellä aukiota on epämiellyttävä
muuta				aukion itä- ja länsipään erot? millä tavoin aukiolle saapuminen / saapumisen helppous vaikuttaa aukion käyttöön? lähes kaikki oleskelu ensimmäisellä vierailulla aukiolle sijoittui länsipään aukiota ja katettua liiketilää yhdistävälle sillalle. Paikassa rakennustyömaa, josta työmiehiä jatkuvasti tupakkatauolla vieressä myös baari, josta vastaavasti ihmisiä tupakkatauolla. Paikassa myös työmaan jätelava, jota kävi penkomassa kaksi dykkaria. Sillan ympäristö detaljoimitaan heikko, mutta auringonvalo osuu siihen paremmin ja sitä on mahdollista tarkkailla alapuolisen kadun liikennettä. Isäksi suora yhteys sateensuojaan ja puoliämmin sisätilaan

Liite 3:Veturitorin arvio

VETURITORI						
		hyvä	keskinkertainen	huono		kommentteja
suoja liikenteeltä ja onnettomuuksilta		x				Turvallinen. Vertailun aukioista eniten liikennettä
suoja vakavallalta ja rikoksilta, yleinen turvallisuuden tunne			x			Ei erityisen vaarallisen oloinen.
suoja epämiellyttäviltä aistikokemuksilta.			x			Puut erottavat aukion meluisalta pääkadulta, liikennemelua ei juurikaan. Aukion rakennukset eivät ole kovin kauniita.
kävelymahdollisuudet			x			Turvallinen kävely-ympäristö, näkymien puolesta yksitoikkoinen. Aukion lapi oikaistessa ei tuulensuojaa
seisomis- ja oleskelumahdollisuudet			x			Kohtuullisen paljon nojaitavaa. Ihmiset pysähtyvät tupakalle aukion reunoille.
istumamahdollisuudet		x				Sekä ensi- että toissijaisia istumapaikkoja paljon, osa sijoitettu erittäin hyvin. Mahdollisuuksia tarkkailla aukion toimintaa. Osa istumapaikoista oudosti aukion keskellä, tosin kiintopisteiden yhteydessä, osa aukion reunoilla
mahdollisuudet nähdä ja havainnoida		x				Aukion keskiosa on tarpeettoman suuri ja auto. Aukiota voi tarkkailla useasta paikasta, samoin junaliijankujaa. Rakennukset yksitoikkoisia
mahdollisuudet puhua ja kuunnella		x				Suhteellisen hyvin suojassa liikennemelulta
mahdollisuudet leikille ja toiminnalle			x			Rauhanaseman ympäristöön muodostuu erilaisia tiloja ja rakennus itsessään voi toimia toiminnan alkupisteenä. Aukio ilmeisesti skeittareiden suosiossa.
mittakaava			x			Aukion keskiosa tuntuu autiolta. Rauhanasema jakaa tilan pienempiin, mittakaavallisesti toimivampiin osiin. Myös sisäpihat erilaan aukiota mikä toimii
toimiva mikrolimasto			x			Aukion keskiosa on tuulinen, reunoilta löytyy myös tuulensuojaisia paikkoja
positiiviset aistikokemukset: mm. näkymät, detaljit, materiaalit, kasvillisuus, vesi			x			Aukion yleisilme on kasvillisuudesta huolimatta harmaa, puistot ympärillä miellyttäviä, samoin junaliijankuja ympäristöineen
						aukiota haastava arvioida kokonaisuutena, aukion pääosa yksitoikkoinen, ruma eikä tarjoa kovin paljon vaihtelevia tiloja. Kokonaisuutena aukiota kuitenkin monenlaisia, tilallisesti ja mikrolimastollisesti vaihtelevia tiloja. Rauhanaseman eteläpuolinen osa olisi miellyttävämpi ilman pysäköityä autoja ja voisi tarjota enemmän mahdollisuuksia toiminnalle. Toisaalta, kuinka pysäköinti tällöin hoidetaan?

Liite 4:Arndt Pekurisen puiston arvio

ARNDT PEKURISEN PUISTO									
	hyvä	keskinkertainen	huono		kommenteja				
suoja liikenteeltä ja onnettomuuksilta	x				ei ajoneuvoliikennettä				
suoja vakavallalta ja rikoksilta, yleinen turvallisuuden tunne		x			Hieman rähjäinen, ei kuitenkaan tunnu erityisen turvattomalta				
suoja epämiellyttäviltä aistikokemuksilta.	(x)	x			Puisto miellyttävää, kasvillisuus tarjoaa jonkin verran myös suojaa tuulelta. Ei liikennemelua. Puisto hyvin varjosa johtuen korkeista rakennuksista ja puustosta, latvuston harvennus voisi olla hyvä ratkaisu tähän.				
kävelymahdollisuudet	x				Retit puiston läpi toimivia				
seisomis- ja oleskelumahdollisuudet		x			Junailijankujalle puiston luoteiskulmaan sijoittuu paljon seisoskelta, samoin pylväskäytävään. Itse puistossa ei paljon luontevia pysähdyspaikkoja				
istumamahdollisuudet		(x)		x	Puistossa yksi penkki, muut paikat eivät houkuttele istumaan. Istumapaikkoja eteläreunan rakennuksen yhteydessä, erityisesti sen porttikäytävässä. Maanpinta puistossa ei houkutele istumaan				
mahdollisuudet nähdä ja havainnoida		x			Ok. Puistossa voisi olla esim istutuksia. Junailijankujalla paljon kävelijöitä, joita seurata. Porttikäytävän penkit voisivat olla suunnattu siten, että niistä on helpompi havainnoida puistoa. Puistosta puuttuvat penkit luontevimmilta havainnointipaikoilta				
mahdollisuudet puhua ja kuunnella	x				Rauhallinen, ei liikennemelua				
mahdollisuudet leikille ja toiminnalle		x							
mittakaava	x				tila jakautuu varsin sopivankokoisiin osiin, pylväskäytävän leveys aika hyvä kanssakäymiselle, tosin hämähäiden voi kokea myös uhkaavana				
toimiva mikroilmasto		x			Suojaus ympäristö kuin moni paikka Itä-Pasilassa, toisaalta ei juurikaan auringonvaloa				
positiiviset aistikokemukset: mm. näkymät, detaljit, materiaalit, kasvillisuus, vesi					Kasvillisuus jees, voisi olla paremmassa kunnossa, penkkien puutteen myötä hieman rähjäinen ja hyvältä vaikuttava				